

**Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna**



**Ana Lúcia Barracho Oliveira**

Aspirante a Oficial de Polícia

XXVIII Curso de Formação de Oficiais de Polícia

**A gestão do estacionamento irregular em zonas  
urbanas críticas da cidade de Lisboa: Da mera  
infração ao sentimento de impunidade**

**Orientador: Professor Doutor António Leitão da Silva**

**Coorientador: Professora Doutora Cristina Queirós**

Lisboa, 22 de Abril de 2016





---

**Título:** A gestão do estacionamento em zonas urbanas críticas da cidade de Lisboa: Da mera infração ao sentimento de impunidade.

**Autor:** Ana Lúcia Barracho Oliveira

**Orientador:** Professor Doutor Leitão da Silva

**Coorientadora:** Professora Doutora Cristina Queirós

Dissertação realizada para obtenção do grau de Mestre em Ciências Policiais, pelo Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna



*A gestão do estacionamento irregular em zonas urbanas críticas da cidade de Lisboa:*

*Da mera infração ao sentimento de impunidade*

**A TODOS OS QUE, DIARIAMENTE, ENVIDAM ESFORÇOS  
PARA COMBATER O ESTACIONAMENTO IRREGULAR**

## RESUMO

O estacionamento irregular tem-se revelado nefasto para a mobilidade na cidade de Lisboa e um verdadeiro desafio para as entidades fiscalizadoras. Têm sido avançadas várias causas para este fenómeno. Contudo, o sentimento de impunidade apresenta-se como um dos grandes incentivos à prática generalizada de infrações rodoviárias. Definimos como pergunta de partida “*Numa época em que se advoga o sentimento de impunidade como um dos grandes incentivos à prática de infrações à legislação rodoviária, na perceção dos elementos com competência de fiscalização do estacionamento na cidade de Lisboa, será este um fator impactante na decisão do condutor lisboeta pelo estacionamento irregular?*”. Através de um estudo exploratório, inquirimos por questionário um total de 336 elementos fiscalizadores da PSP, PM e EMEL. Os resultados demonstraram a existência do sentimento de impunidade e a sua primazia na opção pelo estacionamento irregular, bem como motivos associados ao urbanismo e comodidade, tendo a fiscalização e a incerteza da sanção um papel preponderante. Revela-se essencial mitigar este sentimento, sendo a dotação das entidades com meios que permitam o cabal desempenho da missão que lhes está acometida e a melhoria da eficácia e eficiência do sistema de processamento contraordenacional essenciais.

Palavras-chave: **Sentimento de impunidade; estacionamento irregular, perceção, fiscalização, sistema de processamento contraordenacional.**

## **ABSTRACT**

Illegal parking affects negatively road traffic mobility in Lisbon, being a true challenge for law enforcement entities. Several causes are presented to justify this phenomenon. However, sense of impunity seems to be one of the main causes to the widespread practice of traffic offences. This study defined as research question “*In a time when the sense of impunity is pointed as one of the biggest incentives to break traffic laws, according parking law enforcement agents’ perception, is it a factor with impact in the decision of Lisbon’s drivers when they choose illegal parking?*”. Through an exploratory study, we surveyed by questionnaire 336 law enforcement agents from PSP, PML and EMEL. The results showed that the sense of impunity exists and that it is of the utmost importance when choosing to park illegally, but there are also reasons related with urbanism and commodity. Enforcement and sanction’s uncertainty play a major role. It is therefore essential to mitigate this sense, by providing law enforcement entities with resources that allow them to properly fulfil their mission and by improving the efficacy and efficiency of the traffic offences processing system.

Keywords: **Sense of impunity; illegal parking; perception, enforcement, traffic offences system processing.**

## **AGRADECIMENTOS**

O percurso académico que enquanto alunos do ISCPSI percorremos para chegar a este ponto é feito de longas veredas, repletas de obstáculos que temos que ultrapassar se realmente queremos atingir este objetivo... Durante anos procuramos dar tudo o que temos, tentando conciliar ao máximo profissão e família, o que nem sempre é pacífico. Os últimos anos foram particularmente complexos e, finalmente, um dos momentos mais ansiados na trajetória académica chegou.

Como não poderia deixar de ser, este caminho não poderia ter sido feito sem o contributo de algumas (muitas) pessoas que acreditaram neste projeto, em mim, quando muitas outras achavam que não seria possível chegar aqui, que estiveram ao meu lado não me abandonando, pelo contrário, tendo sempre uma palavra de alento.

As primeiras palavras de apreço vão para os meus Orientador e Coorientadora, Sr. Intendente Leitão da Silva e Sr.<sup>a</sup> Prof.<sup>a</sup> Doutora Cristina Queirós: a vossa incansável disponibilidade, o vosso incansável apoio, orientação, compreensão e amizade foram preponderantes para o sucesso desta investigação. Sem vós, não teria sido possível chegarmos aqui.

Sr. Intendente, o meu muito obrigada por ter aceitado embarcar nesta aventura, por toda a paciência, pela orientação, pelas palavras de incentivo, por me fazer acreditar que era possível chegarmos a bom porto e que o sentimento de impunidade, aquele de quem toda a gente fala e pouco explica, existia, porque o vê no Trânsito como eu o vejo, porque sabe o que é rebocar ou simplesmente autuar duas vezes (ou mais) a mesma viatura no mesmo dia, e tem noção do sentimento de impotência que isso é capaz de gerar naqueles que diariamente combatem o flagelo que é a circulação rodoviária, que por sua vez ceifa tantas vidas a cada ano, mas que a grande maioria desvaloriza... Obrigada por tudo o que ensinou e por me ter feito olhar os problemas de vários prismas, ficar-lhe-ei eternamente grata! Sr.<sup>a</sup> Prof.<sup>a</sup>, o meu muito obrigada por ter acreditado, por ter visto potencial na ideia, por ter aceitado, sem reticências, subir a bordo, pela orientação e acompanhamento. Por estar disponível a qualquer dia e a qualquer hora, ainda que para esclarecer dúvidas que eu tinha reticência em expor, que apelidava de “ridículas”. Mas a Sr.<sup>a</sup> teve infinita paciência... Obrigada por tudo o que me ensinou a todos os níveis, mas principalmente a nível de metodologia científica (digamos que ao pé de si me senti uma verdadeira analfabeta...), hoje sinto-me mais confiante nos passos a seguir e no caminho a tomar e devê-lo-ei sempre a si!

Aos meus camaradas do 28º CFOP... conseguimos! E os momentos bons e menos bons que passámos juntos contribuíram para que sejamos o que somos hoje, para os profissionais que seremos, e ficarão para sempre gravados nas nossas memórias!!! *Vís et preserverantia!*

A todo e cada docente que fez parte deste percurso, que partilhou o conhecimento que detinha e que contribuiu para que, de uma forma ou de outra, chegássemos aqui, muito obrigada! *Victoria discentium gloria docentium!*

A todos os que fazem parte do nosso ISCPSI, e que independentemente da forma, contribuíram para a minha formação, tanto académica como pessoal, aprendi muito com todo e cada um de vós, esta vitória também é vossa!

Aos que, apesar de todas as dificuldades acreditaram em mim, me acompanharam, apoiaram e incentivaram a continuar a luta. Creio que sem vós, não teria concluído esta etapa, simplesmente porque, poderia não ter continuado este curso, o objetivo a que me havia proposto há mais de uma década mas que a vida não me tinha permitido desafiar.

Jess... obrigada por seres a minha pequenina grande, por me teres permitido cuidar de ti quando foi preciso, por me aturares durante estes cinco anos e teres estado lá quando mais precisei, por tantas vezes que me ouviste, por tantas vezes que me encorajaste a continuar a luta, e que luta foi por vezes....

Aninha, obrigada pelo apoio, por teres aceitado desafios, por me teres proposto desafios, por tudo o que passámos juntas...és e vais ser sempre a minha maninha mais nova e, por tua causa sou hoje uma pessoa melhor.

Ritinha tens sido um orgulho. Lembras de te dizer que *“Tu és mais forte, e sei que no fim vais vencer...!”*? Pois bem, vê onde estás hoje, obrigada por me teres permitido fazer parte do teu (vosso) percurso.

Ao Sr. Engenheiro João Cardoso, do LNEC, agradeço a disponibilidade em me receber, em se necessário me disponibilizar o material científico disponível, pelo interesse demonstrado, ajudou-me a consolidar a ideia que este caminho era possível.

Ao Sr. Professor Doutor Manuel João Ramos, Presidente da Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados, o meu sincero agradecimento pela disponibilidade, pelas palavras francas, pelo debate de ideias, por me ter alertado para novas questões e, também o Sr., por ter acreditado que esta investigação era possível.

À Sr.<sup>a</sup> Diretora da Biblioteca da Assembleia da República, o meu sincero obrigada pela disponibilização da legislação régia solicitada, contributo essencial para a realização da presente Dissertação.

Ao Sr. Comissário Pereira da Divisão de Trânsito do COMETLIS, por toda a disponibilidade demonstrada, por ter falado franca e abertamente comigo, por ter viabilizado a aplicação do inquérito aos elementos da DT, assegurando o anonimato pedido, contributo preponderante para o rigor científico desta investigação, por me ter permitido perceber qual a atenção que o estacionamento recebe por parte da nossa instituição. Enquanto ex-elemento dessa fantástica casa, partilho das suas dores, das suas preocupações, talvez porque também eu as senti em tempos...

Ao Sr. Comissário Cardoso, da EMEL, por me ter recebido de forma tão sincera, disponível e espontânea., por me ter permitido perceber o funcionamento da entidade da qual faz parte, por ter possibilitado a aplicação do inquérito aos seus elementos e ter contribuído de forma preponderante para que este estudo fosse possível. Também ao Sr. Eng.º João pela disponibilidade demonstrada e por ter fornecido os dados que permitiram a realização de uma parte deveras importante desta investigação.

Ao Sr. Superintendente Paulo Caldas e à Sr.ª Subcomissário Paula Cadete pela disponibilidade demonstrada, por me terem recebido e permitido perceber o funcionamento da PML e os meios que têm ao vosso dispor.

À Sr.ª Dr.ª Maria João, da ANSR, agradeço a disponibilização dos dados, a forma franca como falou comigo e a disponibilidade em me receber. À semelhança da Sr.ª, espero que os “melhores dias virão”, cheguem depressa, muito depressa, para que deixe de ser necessário fazer omeletes só com as cascas dos ovos (e por vezes nem com as cascas), para que seja possível melhorar um elemento chave no combate ao sentimento de impunidade, o processo contraordenacional, para o qual a Sr.ª e todos os com quem trabalha tanto têm lutado.

Aos que participaram nesta investigação respondendo ao Inquérito que vos foi apresentado, o meu sincero agradecimento. Sem vós, não teria sido possível concretizar os objetivos a que nos propusemos, esta é uma pequena parte da vossa voz! Orgulhem-se sempre do papel que desempenham, do juramento que fizeram e jamais baixem os braços! Esta luta é de todos!

Sr. Comissário Virgílio Sá, um dia quero perceber tanto de Trânsito como o Sr. e espero poder dizer que tive o orgulho de trabalhar consigo! Obrigada por ter acreditado, pela ajuda dada, pela constante disponibilidade e paciência, por ser incansável, pela partilha de conhecimento... Lamento que ainda haja um caminho tão longo a percorrer para que seja dada a esta área a importância que merece, mas creio que havemos de lá chegar. Por vezes basta alguém acreditar em nós, no nosso trabalho e darem-nos as ferramentas de que necessitamos, mas isto não é novidade para si...

Por fim, mas nem por isso menos importantes (aliás, de todo!), Rui, Catarina e Joana... escrevo estas palavras hoje, sem saber o que o amanhã nos trará, mas com a certeza que estaremos cá uns para os outros... Rui, obrigada por seres o meu porto seguro há tantos anos, por teres sabido compreender as exigências deste percurso, por me teres apoiado quando mais precisei, por me teres dado força quando eu achava que não seria capaz, por não me teres deixado desistir quando uma aula de Judo mudou as nossas vidas, quem sabe para sempre, por não me teres abandonado quando achei que não tinha o direito de te fazer passar por tanto... e por teres sabido compreender e aguentar as ausências, as noites mal dormidas... havia tanto mais para escrever... Catarina e



Joana, é com imenso orgulho que vos tenho visto crescer, que tenho acompanhado o vosso brilhante percurso e visto as fantásticas pessoas em que se estão a tornar. Obrigada por me terem acolhido de braços abertos (ainda que envergonhados ao início), por me fazerem sentir como uma verdadeira mãe, por terem sabido compreender as ausências que este percurso académico impôs. Sei que por mais que procurasse ter estado presente, não consegui estar sempre à altura (como não consegui com o pai). Por vezes temos que fazer opções e, não raras vezes, porque a realidade se impõe, acabamos por negligenciar aqueles que mais amamos. Apesar de ter procurado dar o meu melhor, sei que é sempre possível fazer mais, mas hei-de compensar-vos um dia, aos três...

## ÍNDICE

Introdução .....	1
Capítulo I – Enquadramento Teórico .....	4
1. Enquadramento Geral da Infração .....	4
1.1 Génese da Infração .....	7
1.2. A importância da sanção .....	8
2. Legislação Rodoviária – Resenha Histórica.....	11
2.1 O Regulamento Sobre a Circulação Automóvel .....	13
2.2 O Código da Estrada .....	14
3. A importância de bem estacionar.....	19
3.1 Sistema rodoviário – um sistema complexo .....	20
3.2 Impacto do estacionamento irregular na circulação pedonal.....	22
Capítulo II – Porque nos sentimos impunes? .....	24
1. Teorias comportamentais .....	24
2. Percecionar o risco em ambiente rodoviário .....	27
2.1 Percecionar o risco associado a comportamentos .....	28
2.2 Percecionar o risco de deteção .....	30
3. O Sentimento de Impunidade .....	32
4. A incerteza da sanção .....	33
4.1 A Fiscalização .....	34
4.2 O Sistema de Processamento de Contraordenações Rodoviárias.....	36
Capítulo III – Estacionar na cidade de Lisboa: A questão urbanística .....	40
1. A importância do planeamento urbano .....	40
2. Caracterização das Áreas de Estacionamento .....	44
Capítulo IV – Metodologia .....	47
1. Objetivos e Hipóteses.....	47
2. Instrumentos e procedimentos.....	48
3. Caracterização da Amostra .....	51
Capítulo V – Análise e Discussão dos Resultados .....	53
Conclusão .....	71
Referências Bibliográficas.....	75
Anexos.....	96
Apêndices.....	110

## **LISTA DE ABREVIATURAS**

ANSR – Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária  
CE – Código da Estrada  
CML – Câmara Municipal de Lisboa  
CPCL – Corpo de Polícia Civil de Lisboa  
CRP – Constituição da República Portuguesa  
CSV – Conselho Superior de Viação  
CO – Contraordenação(ões)  
CP – Código Penal  
DEE – Direção de Exploração do Estacionamento da EMEL  
DGV – Direcção-Geral de Viação  
DGE – Direcção Geral de Estradas  
DMMT - Direcção Municipal de Mobilidade e Transportes  
DMPO – Direcção Municipal de Projetos e Obras da Câmara Municipal de Lisboa  
EMEL – Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa  
GNR – Guarda Nacional Republicana  
IGAI - Inspeção-Geral da Administração Interna  
PDML – Plano Diretor Municipal de Lisboa  
PML – Polícia Municipal de Lisboa  
PSP – Polícia de Segurança Pública  
RCE – Regulamento do Código da Estrada  
RGDCPCL – Regulamento Geral e Disciplinar do Corpo de Polícia Civil de Lisboa  
RIC – Registo Individual do Condutor  
RMUEL - Regulamento Municipal de Urbanização e Edificação de Lisboa  
RSCA - Regulamento Sobre Circulação de Automóveis  
SCOT – Sistema de Contra-Ordenações de Trânsito  
SIGA – Sistema de Informação e Gestão de Autos

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Média e Desvio Padrão de cada item relativo à perceção dos motivos de estacionamento irregular .....	54
Tabela 2 - Estatísticas descritivas das dimensões relativas ao comportamento do condutor.....	56
Tabela 3 - Média e Desvio Padrão dos itens relativos à Experiência de interação com o cidadão .....	58
Tabela 4 - Estatísticas descritivas das dimensões da Experiência Profissional de Interação com o cidadão.....	58
Tabela 5 - Média e Desvio Padrão dos itens relativos às medidas de combate ao estacionamento irregular .....	59
Tabela 6 - Estatísticas descritivas das dimensões relativas á eficácia das medidas ....	60
Tabela 7 - Média e Desvio Padrão dos itens relativos à tipologia de condutores.....	60
Tabela 8 - Estatísticas descritivas das dimensões relativas à tipologia de condutores.	61
Tabela 9 - Regressão ( <i>Stepwise</i> ) das variáveis associadas ao comportamento sobre o sentimento de impunidade e estacionamento irregular .....	64
Tabela 10 - Regressão ( <i>Enter</i> ) das dimensões experiência profissional de interação com o cidadão, eficácia medidas e estereótipos no sentimento de impunidade e no estacionamento irregular .....	66
Tabela 11 - Regressão ( <i>Enter</i> ) das dimensões comportamento do condutor, experiência profissional, eficácia medidas e estereótipos no sentimento de impunidade ..	67
Tabela 12 - Regressão ( <i>Stepwise</i> ) das variáveis associadas à experiência profissional de interação com o cidadão sobre o sentimento de impunidade .....	67
Tabela 13 - Análise comparativa das dimensões do comportamento dos condutores..	69
Tabela 14 - Análise comparativa das dimensões da Experiência Profissional.....	70
Tabela 15 - Análise comparativa das dimensões da Eficácia das Medidas .....	70
Tabela 16 - Causas dos Acidentes Rodoviários .....	101
Tabela 17 - Meios ao dispor de cada entidade .....	114
Tabela 18 - Autos registados no SIGA no período de 2010 a 2015 (nível nacional) ...	115
Tabela 19 - Autos prescritos no SIGA no período de 2010 a 2015 (nível nacional) ....	115
Tabela 20 - Registo de Infrações às normas estacionamento (Fonte: OPERA - EMEL) .....	117
Tabela 21 - Cotação do Questionário.....	130
Tabela 22 - Estatística Descritiva da Idade e Anos no serviço de fiscalização de Trânsito.....	132
Tabela 23 - Frequência dos Tipos de Fiscalização.....	132
Tabela 24 - Número e Tipo de Autuações .....	133

Tabela 25 - Outras Autuações.....	133
Tabela 26 - Pagamento das coimas.....	133
Tabela 27 - Correlações dimensões Urbanismo, Ausência de fiscalização, Impunidade, Incerteza da Sanção, Aceitação Social, Desvalorização da sanção, Comodidade, Certeza da punição, Sentimento de Impunidade, Estacionamento Irregular.....	134
Tabela 28 - Correlação dimensões Constatação, Interação Pacífica, Interação Confronto, Atuação, Sentimento de Impotência .....	134
Tabela 29 - Correlação dimensões Eficácia Urbanismo, Eficácia Fiscalização, Eficácia Processo, Eficácia Sistema de Processamento .....	135
Tabela 30 - Correlação Idade, Género, Condição Socioeconómica .....	135
Tabela 31 - Ser agredido por condutores por os ter autuado.....	136

#### **ÍNDICE DE FIGURAS**

Figura 1 - Avenida da Liberdade e artérias adjacentes.....	127
Figura 2 - Rua Castilho e artérias adjacentes.....	127
Figura 3 - Av. António Augusto Aguiar, Praça Duque de Saldanha e artérias envolventes .....	128
Figura 4 - Av. da República, Av. 5 de Outubro e artérias envolventes.....	128
Figura 5 - Campo Grande, Av. da Igreja, Av. Prof. Gama Pinto e artérias envolventes .....	129
Figura 6 - Av. do Índico e artérias envolventes.....	129

**“UMA COIMA NÃO É UMA TAXA PARA O DIREITO DE  
INFRINGIR A LEI, É UM MECANISMO PARA  
DESENCORAJAR A INFRAÇÃO”.**

**(RANDY COHEN, 2006)**

## INTRODUÇÃO

O homem é, por natureza, um ser social, motivo pelo qual se viu impelido a organizar-se em comunidades políticas nas quais poderia obter proteção contra agressões perpetradas por terceiros, garantindo a sua segurança e aumentando as hipóteses de sobrevivência e de manutenção da sua propriedade. Sem recurso a normas jurídicas e sociais, a vida em sociedade como a conhecemos não seria possível. Assim, consagrando direitos e impondo deveres, o Direito evoluiu ao longo dos séculos, regulando quaisquer interações possíveis.

O Direito Rodoviário não difere muito de outros ramos do Direito. Com início há cerca de quatro séculos, ainda que para outro tipo de veículos, evoluiu vertiginosamente, embora tenha mantido alguns traços ao longo das décadas. Hoje, é apenas talvez mais familiar ao cidadão, o que poderá levar a que este, de alguma forma, o desvalorize.

Os efeitos dissuasores da sanção dos comportamentos contrários às normas têm permitido modelar comportamentos. Neste sentido, estabelecidas as normas estradais, cabe às entidades fiscalizadoras, face visível da autoridade do Estado, sancionar os comportamentos que lhes são contrários, no que a este estudo respeita, as normas que regulam o estacionamento. Em Lisboa esta intervenção é diária e normalmente repressiva, verificando-se pontualmente o recurso a operações policiais especificamente orientadas para este problema, tanto por parte da PSP e da PML, como por parte da EMEL, empresa pública que tem a fiscalização do estacionamento como “*core business*”, procurando todas contribuir para a melhoria da mobilidade e da segurança rodoviária na cidade. A fiscalização é a primeira linha do combate aos comportamentos infratores mas sem um sistema de processamento contraordenacional eficaz, pela complexidade e morosidade que o processo contraordenacional acarreta, uma franja significativa das infrações permanece sem punição, parecendo gerar na sociedade um sentimento de impunidade que se consolida de tal forma que, no que ao estacionamento respeita, torna-se difícil acreditar que as normas são para respeitar e que a infração pode trazer consequências.

Importa todavia salientar que, não obstante as respostas repressivas, a prevenção pode ser parte fundamental da resolução do problema (aliás, é a função matricial de qualquer polícia do mundo democrático), se for possível identificar a sua origem por forma a atuar sobre o mesmo de forma eficaz e eficiente, opção sempre mais vantajosa, quer para as entidades fiscalizadoras, quer para a população em geral.

Conhecer a génese dos problemas permitirá encontrar respostas mais adequadas que permitam, de preferência, prevenir. Recordando Robert Peel “*O teste à eficiência policial é a ausência de crime e desordem, não a prova visível da ação policial no seu combate*” (Sir Robert Peel's Principles of Law Enforcement, 1829, para. 9). Para isto, procurámos dar

voz à face visível da autoridade do Estado, os elementos fiscalizadores que diariamente lidam com o estacionamento irregular e, por tal, poderão ter uma perceção mais aproximada da realidade que nos poderá estar oculta.

Assim, formulamos como pergunta base da nossa investigação: *“Numa época em que se advoga o sentimento de impunidade como um dos grandes incentivos à prática de infrações à legislação rodoviária, na perceção dos elementos com competência de fiscalização do estacionamento na cidade de Lisboa, será este um fator impactante na decisão do condutor lisboeta pelo estacionamento irregular?”*.

Estabelecemos como objetivos identificar as causas do estacionamento irregular que se verifica globalmente na cidade de Lisboa, confirmar a existência do sentimento de impunidade que se afirma grassar na cultura rodoviária portuguesa, verificar se é possível afirmar a existência de uma tipologia de condutores que mais opta por este tipo de estacionamento, confirmar se a experiência de interação com o cidadão afeta a perceção dos elementos fiscalizadores, identificar as razões que influenciam a atuação dos elementos fiscalizadores face ao estacionamento irregular, e por fim, conhecer o impacto das políticas de fiscalização adotadas pelas entidades fiscalizadoras na perceção do sentimento de impunidade pelos elementos fiscalizadores.

Para atingir estes objetivos, estruturámos a dissertação em cinco capítulos, tendo no primeiro procurado explicar o surgimento da infração e a importância da sanção enquanto modeladora de comportamentos, expondo ainda o caminho percorrido pelo Direito Rodoviário em Portugal desde os seus primórdios, o que permitirá perceber como chegámos às normas rodoviárias em vigor e, por fim, aprofundar a importância de bem estacionar. Este Capítulo servirá como enquadramento teórico, no sentido de perceber o impacto, tantas vezes diminuído, que o estacionamento irregular tem no quotidiano de qualquer cidadão, fazendo também a ponte para o estudo empírico. No segundo Capítulo abordaremos a controversa questão da impunidade, tantas vezes usada para justificar comportamentos infratores, refletindo sobre o que impele o cidadão a desvalorizar de forma tão flagrante os normativos legais associados ao ambiente rodoviário, abordando algumas teorias comportamentais e a forma como o risco é percecionado em ambiente rodoviário. O terceiro Capítulo, mais específico, versará sobre o impacto da questão urbanística no estacionamento na cidade de Lisboa, fator que se tem vindo a revelar cada vez mais preponderante e que não podia ser dissociado da investigação a que nos propomos. Nele identificaremos as zonas críticas da cidade de Lisboa a nível do estacionamento, e que, como tal, mais exigem das entidades fiscalizadoras. Nos Capítulos IV e V será desenvolvida a componente empírica da investigação: no Capítulo IV, a metodologia utilizada e no Capítulo V, a análise e discussão dos resultados. Estes



capítulos, em estreita ligação com os três primeiros permitirão dar resposta aos objetivos da investigação.

## CAPÍTULO I – ENQUADRAMENTO TEÓRICO

O impacto da automobilização na sociedade moderna tem preocupado a comunidade científica nas últimas décadas, como prova a cada vez mais elevada produção científica em matéria de segurança rodoviária, muito à custa dos elevados números de sinistralidade rodoviária que se verificaram com a massificação da utilização do automóvel (Ramos, 2003, 2005). Numa matéria, em alguns aspetos bastante debatida mas noutros, como é o caso desta investigação, tão ausente dos estudos nacionais e internacionais, procuramos neste capítulo perceber como surge a infração, o que leva o Homem a organizar-se em sociedade transferindo, através do chamado pacto social, a sua capacidade de punir para a esfera de uma entidade estatal que o fará por ele. Importa também perceber qual a importância que a sanção tem para o ser humano individualmente e para a sociedade como um todo. Relewa lembrar a evolução da legislação que regulou, ao longo dos séculos, a circulação de veículos, automóveis ou não, para que se perceba o caminho percorrido pelo Direito Rodoviário nacional. Consideramos ainda ser essencial alertar para a complexidade do sistema rodoviário, bem como para o impacto que o estacionamento irregular tem na circulação pedonal, algo que parece ser olvidado diariamente.

### 1. ENQUADRAMENTO GERAL DA INFRAÇÃO

A vida em sociedade é indispensável, quer para a “*conservação da espécie humana*” (Eiró, 2008, p.9), quer para o seu progresso, pois é em sociedade que o Homem encontra condições para “*assegurar a sua subsistência, satisfazer as suas necessidades e prosseguir os seus fins*”. Independentemente da forma de organização política, em todas as sociedades “*existem regras que estabelecem o que cada um pode fazer (direitos), o que deve fazer (deveres de acção) e o que não pode fazer (proibições ou deveres de omissão)*” (Silva, 2012, p.12).

Todavia, não foi sempre assim. Autores como Thomas Hobbes de Malmesbury e John Locke, por exemplo, apresentam visões diferentes do que terá impelido o Homem a organizar-se em comunidades políticas, colocando-se dessa forma ao abrigo de mecanismos legais que tornariam determinadas condutas reprováveis (reconhecia-se assim a infração), permitindo a sua sanção. O Homem abandonava aquele que ambos os autores designaram por “estado de natureza”, uma época pré-sociedade na qual cada um era responsável pela sua própria segurança, tendo o direito natural de sobrevivência e podia usar de todos os meios ao seu alcance (matar, se necessário fosse), para se proteger de agressões por parte de outros homens (Hobbes, 1651/1984; Locke, 1689/1994).

Para Hobbes, o homem era naturalmente mau, imperando a lei do mais forte numa época onde o egoísmo, o medo e a ameaça permanente à vida e à propriedade impediam uma vivência tranquila. Era pela apropriação dos bens de outrem (situação então plenamente aceite mas que hoje condenamos e tipificamos penalmente como roubo), que o Homem se tornava honrado, sendo a dimensão da sua honra proporcional à dimensão do espólio conseguido (Brunner, 2007; Hobbes, 1651/1984; Laskar, 2013). Aceite a possibilidade de coletivamente se garantir mais eficazmente a desejada segurança e prosseguindo-se o bem comum, os cidadãos, através do denominado pacto social, organizaram-se em sociedades políticas cedendo voluntariamente uma parcela da sua liberdade ao “*homem ou assembleia de homens*” (Hobbes, 1651/1984, p.111), que os representasse(m), com a condição de que os outros cidadãos o fizessem. O soberano, em nome de cada um, detinha uma autoridade tal que, independentemente do método, garantia a segurança e a paz de cada membro da coletividade, defendendo-os das agressões dos outros membros dessa mesma coletividade ou punindo os agressores (Hobbes, 1651/1984).

Já Locke (1689/1994, p.83) defendia que os homens eram “*absolutamente livres para decidir suas ações, dispor de seus bens e de suas pessoas como bem entenderem, dentro dos limites do direito natural, sem pedir a autorização de nenhum outro homem nem depender de sua vontade*”. Da natureza era retirada apenas a parte necessária para viver, pois, num mundo tão vasto, haveria o suficiente para todos, tendo o direito de se apropriarem de terras desde que as cultivassem, dela retirando os proventos necessários ao seu sustento. Assim, de acordo com a lei da natureza, o Homem tinha o direito de proteger o que lhe pertencia das tentativas de espoliação de outros homens, sendo ao mesmo tempo julgador das infrações cometidas por outros e executor das penas que considerasse adequadas à situação concreta, não necessitando de estar politicamente organizado (Brunner, 2007; Laskar, 2013; Locke, 1689/1994). Todavia o gozo dos direitos naturais revelava-se precário, “ *muito perigoso e muito inseguro*” (Locke, 1689/1994, p.156), estando sujeito a violações por parte de outros Homens que não conheciam justiça nem respeito, o que teria impelido o Homem a organizar-se politicamente através de um contrato social, submetendo-se a um governo, o qual devia garantir as condições para que cada membro da sociedade pudesse usufruir com segurança da sua propriedade, ou seja, preservar os seus direitos, vida, bens, sob a égide de uma “*lei estabelecida, fixada, conhecida, aceite e reconhecida pelo consentimento geral, para ser o padrão do certo e do errado e também a medida comum para decidir todas as controvérsias entre os homens*” (Locke, 1689/1994, p.156). Renunciava assim à faculdade de punir como julgasse adequado e dava ao Estado o poder para o fazer em seu nome, de acordo com leis que a sociedade como um todo considerasse serem as mais justas

pois teriam sido adoptadas, de comum acordo, através dos seus representantes. Mais, considerava ser da responsabilidade de cada Homem empenhar-se em prestar à sociedade toda a ajuda necessária para que aquela pudesse assegurar “a paz, a segurança, e o bem público do povo” (Locke, 1689/1994, p.159).

Instituído o Estado, este encontrava-se legitimado para usar de qualquer tipo de violência (Hobbes, 1651/1984), como afirmou Weber, uma violência legítima, face à violação de um direito/dever por parte de um cidadão/entidade. Aliás, para Weber, o Estado não é mais que “*uma comunidade humana que pretende, com êxito, o monopólio do uso legítimo da força física dentro de um determinado território*” (Weber, 1946/1982, p.98). É através da definição de regras, a que chamamos leis, que o Estado moderno, enquanto fonte de produção jurídica, se encontra legitimado a exercer violência e o faz de forma eficaz. Os membros da sociedade submetem-se às leis, voluntariamente ou não, pois pressupõe-se que a vontade da maioria se sobrepõe à vontade da minoria (Hobbes, 1651/1984; Locke, 1689/1994; Weber, 1946/1982), ficando todo um povo vinculado às normas legais desenhadas por quem foi mandatado pela comunidade. Estas normas são essenciais “*para que cada pessoa possa exercer e cumprir os seus deveres (...) e quando tal não se verifique, são aplicáveis sanções aos que perturbam o exercício dos direitos dos outros ou não cumpram os seus deveres*” (Silva, 2012, p.11).

Procura-se assim, através de normas legais, gerais e abstratas, assegurar a tão desejada justiça, definindo a comunidade quais as ofensas a ser punidas, sendo julgadas através “*de leis estabelecidas (...) empregando toda a força de todos os membros sempre que for necessário*” (Locke, 1689/1994, p.134). Importa garantir, tanto quanto possível, uma convivência salutar e harmoniosa entre os membros da sociedade, criando as circunstâncias necessárias para que cada Homem seja livre, encontrando em sociedade as condições para se realizar enquanto ser humano, impondo aos outros o respeito pela sua liberdade, mas respeitando a liberdade desses “outros” (Silva, 2012).

Vivendo numa sociedade politicamente organizada, não podemos hoje aceitar que se descure o bem-comum, tentando que, tanto quanto possível, a necessidade que cada um tem de ver as suas necessidades satisfeitas e os seus direitos protegidos, não obrigue a que os benefícios individuais se sobreponham aos benefícios que a comunidade como um todo pode retirar de determinada prática. Já Montesquieu afirmava que no espírito da república “*cada cidadão deve ter pelo bem público um zelo ilimitado*” pois supõe-se que “*cada cidadão tem todos os direitos da pátria nas suas mãos*” (Montesquieu, 1748/2011).

Se o ser humano estiver imbuído de um espírito de entreatajuda, salvaguardando os seus direitos e, no que estiver ao seu alcance, os direitos dos que o rodeiam, assegurando aquele que nas palavras de Locke (1689/1994) é o direito de propriedade (vida, liberdades e bens), criará condições para que a comunidade, como um todo, viva cada vez mais

segura. É que no momento em que o Homem se vira para si mesmo, ignorando e até desprezando as necessidades dos que o rodeiam, “*o amor pelas leis é substituído pelo ódio e desprezo às ordenações da comunidade*” (Morgado, 2011).

### **1.1 Gênese da Infração**

Perceber o que está na origem da infração às normas que visam proteger os valores considerados pela coletividade essenciais à convivência humana não é uma questão pacífica e muito se tem debatido ao longo dos séculos. Para que dada conduta seja considerada infração, é necessário que a coletividade a veja como tal, criando leis que a permitam sancionar. Erradicar a infração (independentemente da sua natureza) não parece viável e pode até ser contraproducente. Segundo Durkheim (2007, p.84), enquanto sociedade devemos aceitar que o desvio existe e é “*necessário; está ligado às condições fundamentais de qualquer vida social e, precisamente por isso, é útil; porque estas condições a que está ligado são indispensáveis para a evolução normal da moral e do direito*”. Esta evolução acompanha os tempos, fundando-se num laço social que une os membros de uma sociedade que é, em última análise, um laço moral, do qual o Direito é expressão, através de leis que “*externamente, regulam e ordenam a sociedade nos seus aspectos mais banais – leis cujo incumprimento está sujeito a algum tipo de punição*” (Pais, 1995, p.245). Importa então questionar: o que leva um membro da sociedade a infringir as normas legalmente instituídas e aceites pela coletividade como garantia, a cada um, do exercício dos seus direitos e, em última análise, a prossecução do bem comum?

Considerando que o ser humano é livre e dotado de vontade própria, podendo determinar-se, ou não, de acordo com as normas previamente instituídas e do conhecimento geral<sup>I</sup>, as normas jurídicas apresentam-nos uma característica essencial, a violabilidade, ou seja, o cidadão pode optar por violar as normas, devendo porém estar certo que dessa violação poderá resultar uma consequência desfavorável, a sanção (Eiró, 2008; Silva, 2012), passível de lhe ser aplicada mesmo contra a sua vontade, devido à coercibilidade característica essencial do Direito.

Note-se que cada um dispõe do seu quadro de valores, de acordo com os quais se determina. Este, em conjunto com a perceção que tem do conjunto das normas sociais e da forma como será visto pelos restantes cidadãos quando adota determinado comportamento, pode impelir mais, ou menos, cada cidadão para a infração, especialmente se determinado comportamento, apesar de legalmente sancionável, for visto socialmente como pouco gravoso (Alm, McClelland, & Schulze, 1999; Wenzel, 2004). Na verdade, é possível afirmar que infrações ao CE e legislação complementar não acarretam a “*mesma condenação moral que outros tipos de crime*” (Moffatt & Poynton,

2007, p.1), o que permite que o utente da via pública infrinja as normas rodoviárias sem que sinta, da parte da coletividade, que atuou de forma contrária ao que seria expectável.

Na origem da decisão pela infração estão características demográficas, por exemplo, idade, género, área geográfica onde a infração é cometida (Moffatt & Poynton, 2007), traços de personalidade como a busca por sensações fortes, a impulsividade, ou sentimentos como frustração ou raiva (Laing, 2010; Mackenzie, Watling, & Leal, 2014). Existe ainda a legitimação social de certos comportamentos ao volante, aceitando-se que os homens são mais habilidosos e propensos a correr riscos, fator representativo de masculinidade (Degraeve, Granié, Pravossoudovitch, & Monaco, 2015). Considerando o exposto, e face à necessidade de decidir infringir ou não, analisa os custos associados à deteção, aos riscos decorrentes do comportamento e à pressão social que daí advém (Mackenzie et al., 2014; Watling, Freeman, & Davey, 2014), bem como os benefícios que retirará do comportamento e, caso estes suplantem os custos, a infração é cometida.

### **1.2. A importância da sanção**

Entre as várias características genericamente apontadas ao Direito<sup>ii</sup>, e sem pretender minorar nenhuma, para este estudo importa realçar a coercibilidade, descrita por Eiró (2008, p.27) como *“possibilidade de imposição coactiva, se necessário pela força e contra a vontade dos seus destinatários, das normas e sanções jurídicas”*. Esta característica inerente e indissociável do Direito deverá, regra geral, garantir que os cidadãos cumprem as normas legalmente consagradas e reconhecidas pela coletividade como essenciais à vida social, assegurando que, da infração à norma resulte uma sanção - *“consequência jurídica da violação do comando normativo”* (Silva, 2012, p.234), a qual, tida como certa, prevenirá que se prevarique.

Já Beccaria (1766/2014, p.115) advogava que *“a certeza de um castigo, se bem que moderado, causará sempre uma maior impressão do que o temor de um outro mais terrível, unido com a esperança da impunidade”*. Da mesma forma, Montesquieu (1748/2011, p.225) afirmava que a severidade das penas poderia não afetar os cidadãos a longo prazo, e, tornando-se as penas, familiares mas incertas, o seu efeito dissuasor rapidamente desaparece. Tornar as penas mais severas não teria efeitos práticos. Defendia então que *“Quem examinar as causas de todos os laxismos, verá que advém da impunidade dos crimes, e não da moderação das penas”*. Não podemos deixar de nos surpreender com a atualidade destas afirmações, e de como, já na época, a certeza da sanção e a rapidez da sua aplicação eram vistas como *“um dos principais freios dos delitos”* (Beccaria, 1776/2014, p.129), cabendo, à semelhança do que hoje se verifica, a aplicação das sanções a órgãos do Estado, aos quais consoante o tipo de regime político era (e é) legalmente atribuída essa faculdade<sup>iii</sup>.

Embora toda a sanção implique uma consequência desfavorável para o infrator, existem vários tipos de sanções, classificadas e aplicadas de acordo com o objetivo que se tenciona atingir com a sua aplicação<sup>iv</sup>. As sanções preventivas, apesar de surgirem como reação ao cometimento de infrações (como aliás, todas as outras), têm como principal objetivo prevenir que os cidadãos infrinjam as normas, pautando assim o seu comportamento pela conformidade com as leis; já as sanções punitivas impõem ao infrator um castigo pelo cometimento da infração, sendo certo que, para aplicação destas sanções, é necessário que a função preventiva das normas falhe. No que às sanções aplicáveis por infração às normas do CE respeita, as mesmas apresentam claramente objetivos preventivos, procurando que os destinatários das normas não as infrinjam, e punitivos já que, violadas as normas, são aplicadas coimas, sanções acessórias de inibição de condução ou de apreensão de veículos (art. 147º do CE), penas de prisão, convertíveis em pena multa nos termos do CP (art. 43º e 47º)<sup>v</sup> e esta em pena de trabalho comunitário (art. 48º do CP).

Com a aplicação (e desde logo com a simples previsão) de sanções no âmbito do Direito Rodoviário procura-se dissuadir a adoção de comportamentos contrários às normas plasmadas no CE e legislação avulsa por parte dos utentes das vias públicas, que atentam contra a segurança rodoviária e são suscetíveis de colocar em risco, direta ou indiretamente, todo e cada um de nós. Pretende-se assim obter um efeito dissuasor geral, procurando que os cidadãos não se sintam tentados a infringir as normas mas também específico, sancionando os comportamentos que, sendo contrários às normas, foram adotados, procurando-se evitar a reincidência (Moffatt & Poynton, 2007; Watson et al., 2015; Yu, 1994). Para isto, aumenta-se o valor das coimas, aumenta-se a gravidade das infrações, criminalizam-se comportamentos, diminui-se legalmente a tolerância a certos comportamentos, realizam-se operações de sensibilização e de fiscalização específicas, mas, teremos resultados?

Nos últimos anos, investigações sobre o efeito dissuasor do aumento da severidade das penas pecuniárias aplicadas a nível contraordenacional em casos de excesso de velocidade (Elvik & Christensen, 2007; Watson et al., 2010, 2015), e de condução sob efeito de álcool (Hansen, 2015; Mann et al., 2001; Moffatt & Poynton, 2007), sugerem que apenas aumentar o valor das coimas pode não ser a resposta mais eficaz para prevenir o seu cometimento e reincidência (Elvik & Christensen, 2007; Mann et al., 2001; Moffatt & Poynton, 2007; Watson et al., 2015). Por outro lado, a sanção acessória de inibição de condução é passível de ter um efeito dissuasor, sendo considerada pelos condutores como a mais penalizadora (Reto & Sá, 2003) e podendo diminuir a probabilidade de reincidência se combinada com outro tipo de sanções (Eisenberg, 2003) ou com reforço do policiamento (Freeman et al., 2006; Mann et al., 2003). Há porém estudos que não

encontram relações significativas entre a aplicação desta sanção e a diminuição da reincidência da condução sob efeito de álcool (Moffatt & Poynton, 2007; Ruhm, 1996) ou sugerem mesmo que aumentar o período de inibição de condução pode até aumentar significativamente a reincidência pois, a esta infração específica poderão estar associados problemas de adição (Yu, 1994). Também Moffatt e Poynton (2007) concluíram que, a longo prazo, o aumento da inibição de condução como sanção acessória desta feita por deteção em excesso de velocidade tende a aumentar a probabilidade de reincidência, devendo-se esta a características individuais do infrator (por exemplo género e idade). Contudo, vários autores (Siskind, 1996; Watson & Siskind, 1997; Yu, 1994) sugerem que, não obstante a aplicação deste tipo de sanção, uma franja significativa da população não só viola a sanção aplicada conduzindo durante o período em que está inibido de o fazer, como reincide no cometimento de infrações<sup>vi</sup>. É também provável que o número de infractores seja mais elevado, todavia, por se encontrarem inibidos de conduzir, podem adotar estilos de condução mais cuidadosos por forma a não serem detetados (Siskind, 1996). Importa ainda ressaltar que uma diminuição da fiscalização aparenta permitir que os condutores percecionem como baixa a probabilidade de serem detetados em infração, o que pode conduzir a um aumento no cometimento de transgressões (Félonneau, Aigrot, & Causse, 2009; Moffatt & Poynton, 2007; Watson et al., 2015).

Pode assim afirmar-se que uma conjugação de sanções, por exemplo, coima e inibição de condução ou apreensão de veículo, juntamente com um reforço da fiscalização são susceptíveis de reduzir o cometimento de infrações (Félonneau et al. 2009; Moffatt & Poynton, 2007; Siskind, 1996; Watson et al., 2010). Também, quanto mais justas forem consideradas as penas, mais fácil é que as leis sejam cumpridas, podendo diminuir a infração (Goldenbeld, Mesken, & Schagen, 2013; Reto & Sá, 2003). Não olvidar porém que só é possível ter em conta as infrações registadas (Siskind, 1996; Watson et al., 2015), na medida em que são detectadas pelas entidades com competência para fiscalização de trânsito, e não as que efetivamente são cometidas. A este respeito, estudos de Reto e Sá (2003) mostram que apesar de cerca de 80% dos condutores admitirem cometer infrações às normas do CE, apenas 10% a 14% dos condutores inquiridos admite desrespeitar a sinalização semafórica, 3% não sinalizar manobras, vulgo, piscas, e no que para o presente estudo mais releva, apenas 10% admitem estacionar em local proibido.

No que ao estacionamento irregular respeita, objeto desta investigação, a literatura disponível mostra-nos que o bloqueio de veículos, pela perturbação que causa ao condutor do veículo, é uma sanção que, complementada com coima, tem potencial para reduzir a reincidência neste tipo de infração. É todavia necessário que os condutores



interiorizem que ao estacionarem irregularmente, poderão, efetivamente, ter as suas viaturas bloqueadas (Ogus, 2010), com uma onerosidade financeira e temporal relevante.

Não obstante, importa ressaltar que este tipo de sanção não pode ser aplicado em todas as situações de estacionamento irregular, até porque a lei não o permite, depois pelo facto de implicar a imobilização do veículo até que o seu condutor regresse ao mesmo e efetue o pagamento da respetiva taxa de desbloqueio. Assim, parece possível afirmar que a sanção é de suma importância na regulação de comportamentos, porém, a severidade das penas não é significativamente relevante quando a incerteza da aplicação da sanção se encontra patente no consciente dos cidadãos e assombra o ordenamento jurídico (Lagarde, Chiron, & Lafont, 2004; Reto & Sá, 2003; Tavares, Mendes, & Costa, 2008).

## **2. LEGISLAÇÃO RODOVIÁRIA – RESENHA HISTÓRICA**

O reconhecimento da necessidade da existência de uma rede viária que permitisse aos viajantes, por questões familiares, profissionais ou religiosas, se deslocarem pelo país cujas principais vias foram herdadas da civilização romana (Marques, 1997), e a sua melhoria ao longo dos séculos, permitiu que se ambicionassem formas de transporte mais céleres. Surgiriam novas formas de deslocação, mais rápidas ou mais confortáveis, como as carroças, os coches ou as liteiras, que aliavam a celeridade (para a época) ao conforto, tanto maior quanto melhor fosse a via utilizada. Chegaríamos em finais do século XIX aos veículos automóveis (bicicletas a motor e *locomobiles*, designação então dada respetivamente ao que hoje conhecemos vulgarmente por motos e carros), trazendo o passar das décadas, a massificação da sua utilização e melhorias tecnológicas e infraestruturais. Estas evoluções revolucionaram a forma de deslocação do cidadão, que pode, hoje em dia, deslocar-se no conforto de um espaço seu, visto regularmente como “*meio de identificação e de afirmação pessoal*” (Correia, 2008, p.13) e reconhecido pelos pares como revelador de determinado “*status social*” (Oliveira, 2011, p.181).

O Estado, com recurso ao Direito, vai dando reposta aos fenómenos societários, o que aconteceu ao longo dos séculos, cremos que sem que se equacionasse a importância que os veículos automóveis assumiriam nas nossas vidas e o impacto que teriam no desenho das cidades. O aparelho legislativo estatal soube levar a cabo, com maior ou menor rigor e prontidão, as alterações necessárias a uma cada vez melhor regulação de comportamentos dos utilizadores das vias públicas, inicialmente peões, animais, coches e meios de transporte análogos, aos quais se viriam a juntar (e a substituir) os veículos movidos a motor de combustão interna, bicicletas a motor e automóveis nas suas diversas formas, e, mais recentemente, velocípedes, *segways*, trotinetas elétricas, entre outros.

No caso da circulação rodoviária a necessidade de regulação foi sentida cedo e, no século XVII, numa Lisboa capital do Império Ultramarino e centro de comércio, o aumento de meios de transporte de tração animal como seges, liteiras e coches nas ruas estreitas da cidade, paulatinamente alargadas devido à introdução destes novos meios de transporte (Cardoso, 2012), causava frequentes contendias, motivo pelo qual em 30 de Abril de 1625 era publicada a primeira Lei, através de Carta Régia, *“prohibindo que pessoa alguma possa andar em Lisboa em macho ou mulla de sella ou liteira, salvo indo de caminho (...), nem os possa haver de cavallos sem licença”* régia (Livro de Correspondência do D. do Paço, fol. 103). Ao longo das décadas seguintes seria necessário reforçar esta Lei, chamando a garantir o seu cumprimento todos os cidadãos do reino pela relevância que se considerava que a mesma tinha para a vida na cidade e, fruto da pressão de alguns grupos sociais, o Rei acabaria por isentar autoridades civis, eclesiásticas e militares do cumprimento cabal da mesma, chegando a ser suspensa em determinados períodos.

A 22 de Outubro de 1686, devido aos inúmeros conflitos, normalmente resolvidos por meio de lutas, El-Rei D. Pedro instituiria a primeira regra de trânsito estabelecendo a prioridade no cruzamento de coches, seges e liteiras, a qual seria inscrita num padrão (percursor dos hoje sinais verticais de trânsito), que ainda hoje é possível ver em Lisboa, junto ao nº 26 da Rua do Salvador, e que, curiosamente, podemos encontrar ainda hoje no CE: cedência de passagem dos veículos que sobem uma via, em detrimento dos que descem. Com a criação do CPCL (1867) e a importância que os meios de transporte vinham a assumir na vida cidadina, seria atribuída aos elementos desta força, oficialmente a partir de 1894, a função de policiar o *“transito, vehiculos, ruas e logares públicos”* (art. 22º, 2º, do RGDCPCL, de 12 de Abril de 1894), competindo-lhes *“Evitar que nos (...) sítios, onde se reúna grande concorrência, haja atropellamentos ou se dificulte o transito publico”* (art. 27º, 6º), *“Não consentir que carruagens, cavalleiros, (...) transitem pelos sítios que lhes são vedados e ou atropellem as pessoas que andam a pé”* (art. 27º, 7º).

O ano de 1895 traria novo desafio aos legisladores com a chegada a Portugal, em 22 de Outubro (Duro, 1955), do primeiro veículo de quatro rodas movido a motor de combustão interna, um *Panhard et Levassor*, com lotação para quatro pessoas, importado de França pelo IV Conde de Avilez. Atingia uns então estonteantes 15 km/h (Ribeiro, 2014), e permitia reduzir consideravelmente os tempos de viagem tidos como habituais. Segundo Duro (1955), foi na sua primeira viagem que se registou o primeiro acidente de viação e com este a primeira indemnização: o veículo, conduzido pelo proprietário, colidiria com um burro matando o animal, tendo o Conde que indemnizar o dono do jumento. Não havia então legislação que regulasse o trânsito deste tipo de viaturas, menos onerosas para o erário público por não ser necessária a criação de vias

específicas para a sua circulação mas comprovadamente perigosas pelas velocidades que podiam atingir.

### **2.10 Regulamento Sobre a Circulação Automóvel**

A solução legislativa surgiria em 1901 com a publicação do Regulamento Sobre Circulação de Automóveis, de 3 de Outubro, por Decreto Régio. No diploma reconhecia-se que *“podem os automóveis originar graves acidentes e constituir um perigo real se não satisfizerem ás devidas condições technicas de boa construção e perfeito funcionamento; se forem guiados por mãos inábeis; se no seu emprego não houver a necessaria atenção e cautela”*. Estabeleciam-se as primeiras normas reguladoras do trânsito automóvel, que ainda que pareçam algo incipientes, à época constituíram um avanço considerável na regulação de comportamentos na condução de veículos, tidos como suscetíveis de fazer perigar qualquer utente da via pública. Regulamentavam-se assim os componentes dos automóveis e a sua utilização, bem como os comportamentos dos condutores. Realçamos a reserva da utilização de bermas e passeios a peões e cavaleiros, a proibição do abandono dos veículos automóveis na via pública sem que tivessem sido tomadas *“todas as precauções necessárias para evitar qualquer acidente”* (art. 36º do RSCA) e, a definição de limites de velocidade (10 km/h dentro das localidades e 30 Km/h fora das mesmas - art. 35º). Consagravam-se ainda penas correcionais, a saber prisão correcional e multa (art. 58º, 1ª e 4ª do CP de 1886), penas menores pois também a gravidade destas infrações era socialmente considerada menor (Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça nº 8/2013 de 19 de Abril de 2013). Não obstante, em caso de reincidência, às penas de multa acrescia cumulativamente a de prisão correcional, cabendo aos tribunais decidir sobre a duração da mesma. Também, havendo condenação transitada em julgado sem que o infrator a cumprisse, sendo considerado crime, haveria lugar a prisão (art.196º do CP).

O ano de 1911, sob os auspícios da República e resultado das evoluções tecnológicas verificadas até então, traria novo Regulamento, prevendo a necessidade de titularidade de licença de condução adequada à potência do motor (que então variava entre os 10 e os mais de 80 cavalos), obtida através da sujeição dos pretensos condutores, maiores de 21 anos (art. 32º) e não *“dotado[s] de um temperamento nervoso tal, que não dê garantias de conservar sempre a necessaria serenidade”* (art 5º), a exame de condução no qual seriam também testados os conhecimentos de mecânica. A aprendizagem da condução era feita com condutores já licenciados, em locais e horas pré-estabelecidas pelos municípios (art. 52º). Aumentaram-se os limites de velocidade para 20 km/h dentro das localidades e para 40 km/h fora das localidades e criminalizou-se a condução sem licença, à qual caberia pena de prisão. Da mesma forma, qualquer condutor que reincidisse em qualquer infração

tipificada (art.s 55º e 56ª) incorria na mesma pena, tal como a incapacidade de o condutor provar (através de testemunhas) que não havia tido culpa em acidente de viação.

Prevvia-se que os transgressores fossem intimados pessoalmente da multa a pagar pela infração cometida. Não sendo tal possível, intimavam-se os proprietários, cabendo-lhes comunicar aos transgressores e efetuar o pagamento da multa caso os mesmos não o fizessem (art. 57º, nº 2). Em caso de acidente, não sendo o condutor titular de licença de condução, a responsabilidade criminal seria solidariamente partilhada pelo proprietário do veículo. Podemos afirmar que estas disposições podem ter permitido uma efetiva sanção dos comportamentos contrários à lei pois existindo responsabilidade partilhada, cabia aos proprietários garantir que não davam acesso ao seu automóvel a quem não estivesse legalmente habilitado para o conduzir, sendo essencial ser um condutor responsável e capaz de pautar os seus comportamentos pelos normativos legais em vigor. Aparenta haver uma articulação saudável e que lamentavelmente quase se perdeu, entre as penas aplicadas a nível criminal e o exercício da condução, pois previa-se a privação perpétua de condução de automóveis ao condutor que atropelasse alguém e não prestasse de imediato o socorro necessário, ao que fosse condenado por atropelamento propositado e ainda a quem fosse *“condemnado por embriaguez, furto, roubo, abuso de confiança e burla”* (art. 63º, al.c)). De ressaltar que conduzir em estado de embriaguez não era tipificado como infração ao Regulamento, no entanto, estabelecia o art. 185, 3º, do CP de 1886 que *“Aquele que nalgum lugar público se apresentar em manifesto estado de embriaguez, será condenado como contraventor a multa até dois dias”*<sup>vii</sup>. Os Regulamentos Sobre a Circulação Automóvel de 1901 e de 1911 seriam precursores do primeiro Código da Estrada, publicado 17 anos depois, em 1928.

## **2.2 O Código da Estrada**

Datado de 6 de fevereiro de 1928 e publicado pelo Decreto nº 14988, pode ler-se no seu preâmbulo que *“é de toda a vantagem e interesse público codificar num só diploma a legislação sobre trânsito na via pública”, sendo “indispensável uma rigorosa fiscalização, estabelecendo-se penalidades efectivas sobre os condutores de viaturas”*. Estamos assim, pela primeira vez, perante um Código no qual é compilada a legislação publicada ao longo dos anos com vista a regular a circulação automóvel, permitindo maior uniformidade na aplicação da legislação a nível nacional. É um código inovador pois regulamenta questões até então omissas (ex. responsabilidade civil em caso de acidente), que no entanto encontra as suas raízes nos RSCA de 1901 e de 1911. Fica aqui definido o sentido de marcha dos veículos (art. 9º, do CE) que se mantém até hoje volvidos quase 90 anos: obrigatório circular pela direita, devendo a via esquerda ser deixada livre para o trânsito em sentido contrário bem como para ultrapassagens (art. 9º).

Atribui-se a cada um dos utentes da via o seu local de circulação por direito: peões ficam proibidos de ocupar a via afeta ao trânsito de automóveis e de veículos de tração animal (salvo pelo tempo estritamente necessário para atravessamento da via); veículos de tração animal e automóveis ficam proibidos de transitar nos passeios e bermas, locais reservados à circulação de peões (art. 1º). Impõe-se a sinalização de manobras e a utilização de sinal acústico na aproximação a cruzamentos ou bifurcações (art. 10º, do CE) e redefinem-se os limites de velocidade, deixando-se, no entanto, uma margem de discricionariedade considerável aos elementos fiscalizadores, com autonomia para decidirem se os condutores circulam com velocidade excessiva para a via em causa, situação em que deveriam intimar os condutores a reduzir a velocidade e, se necessário, levantarem os respetivos autos de transgressão (art.1º, do CE), os quais deveriam ser pagos no prazo de 8 dias, findo os quais o processo era remetido a Tribunal para aplicação de pena de prisão.

Inova ainda o facto de, fora das localidades, os condutores passarem a ser “*senhor[es] da velocidade do veículo*”. Realça-se a preocupação especial com os atropelamentos prevendo-se apreensão imediata da carta de condutor e prisão no caso de atropelamentos voluntários, aos quais se aplicavam ainda as previsões do CP. São o que hoje chamamos de sanções acessórias. Este Código seria substituído meses depois, com alterações mais significativas verificadas no pagamento de indemnizações por acidente, estipuladas de acordo com o livre arbítrio do julgador, tendo presentes as circunstâncias do acidente, suas consequências, a situação financeira e familiar do lesado e de quem causou o acidente e o aumento das penas de prisão e de multa aplicáveis às infrações.

Numa época em que a tecnologia evoluía a ritmo quase vertiginoso e em que a utilização do automóvel se começava a massificar, 1930 traz novas alterações e a republicação do CE. Em 31 de Maio de 1930 definem-se limites de velocidade mais elevados, reguláveis pela discricionariedade dos condutores (regra geral o limite dentro das localidades seria de 30 km/h, mas podia ser elevado até aos 50 km/h caso o local, hora e intensidade do trânsito o permitissem). Estabelecem-se regras mais rigorosas para a responsabilidade civil em acidentes de viação, obrigando à contratação de seguro para viaturas automóveis utilizadas em transporte coletivo de passageiros (opcional para as restantes), e apreendida a viatura envolvida em acidente de viação caso o proprietário não tivesse seguro<sup>viii</sup>.

O ano de 1954 traria novo CE, fruto da elevada produção legislativa que ao longo dos anos havia sido levada a cabo para dar resposta à evolução tecnológica verificada no ramo automóvel, que teria alterado profundamente o CE até então em vigor. Este seria aplicável a todo o território nacional, sendo contempladas especificidades para províncias ultramarinas. Pode ler-se no seu preâmbulo que “*À medida que o tráfego cresce (...) e*

*surgem inovações de ordem técnica que possibilitam uma utilização mais ampla dos veículos, nasce também a necessidade de definir com mais precisão, em novas regras de conduta, o comportamento a exigir aos diferentes usuários da estrada*". Aumentam-se os limites de velocidade dentro das localidades (60 km/h para veículos de passageiros), pois os veículos automóveis permitem a sua prática e estabelecem-se limites de velocidade fora das localidades findando-se assim o poder discricionário dos condutores (art. 7º do CE). Pela perigosidade que essas velocidades acarretam, cria-se um regime de responsabilidade em caso de acidente mais rígido (nos termos do art. 59º, al. b) do CE, o homicídio por excesso de velocidade é passível de ser equiparado a homicídio voluntário) e exigem-se mais provas de idoneidade para obtenção da carta de condução (art. 47º do CE), entre outras, robustez psicofísica, não condenação a pena de prisão maior ou degredo, não condenação por homicídio voluntário ou crimes contra a segurança do Estado ou por crimes cometidos no exercício da condução (ex. homicídio cometido em estado de embriaguez, abandono de vítimas de acidentes que tenham provocado, dano). Prevê-se ainda autoria moral e como tal, pena de prisão para, por exemplo, patrões que exijam dos seus funcionários esforço físico tal que iniba a prática de condução segura, quem de alguma forma reduza a capacidade necessária ao exercício de condução, e de cumplicidade para quem contribua para que alguém fique em estado de embriaguez ou não obste a que condutor embriagado conduza (art. 59º do CE).

A titularidade de carta de condução é tida como uma *"presunção legal de competência"* (Considerações Gerais–Condução de veículos automóveis, do CE) e não direito adquirido, motivo pelo qual pode cessar a qualquer momento caso o condutor se revele não idóneo, devendo este apresentar periodicamente atestados médico-sanitários que comprove a sua robustez psicofísica. Introduce-se pena acessória de inibição de condução (condutores imprudentes, habitualmente alcoolizados) e aumentam-se os valores das multas aplicáveis às infrações, a pagar no prazo de quinze dias (art. 70º, do CE). Não o sendo, após nova intimação, seria o infrator julgado em Tribunal, cabendo-lhe pena de prisão.

Pela primeira vez prevê-se a instalação de sinalização vertical nas vias públicas (art. 8º do CE) e definem-se regras detalhadas para paragem e estacionamento (art. 14º do CE), semelhantes às atuais, proibindo-se qualquer estacionamento na faixa de rodagem fora das localidades. Prevê-se a criação de parques de estacionamento (art. 25º, do CE) e estabelece-se a regra da prioridade dos veículos que se apresentem pela direita, ainda hoje em vigor. É criada a profissão de instrutor profissional, sujeita a prévio licenciamento e filiado em escola de condução, permitindo-se todavia que os instruendos continuem a aprender, a título gratuito com pessoa encartada. Ainda em 1954, especificamente a 22 de dezembro, é publicado o RCE, que regularia a sinalização vertical, luminosa, dos agentes reguladores do trânsito e do funcionamento dos parques de estacionamento,

instalação de dispositivos luminosos nas viaturas, lotação e peso bruto dos veículos automóveis, etc. Este diploma, após noventa e três alterações (a última em 2014), mantém-se hoje em vigor.

As alterações ao CE continuariam ao longo das décadas, sendo entretanto alterados os limites de velocidade, introduzida a obrigatoriedade de utilização de cinto de segurança fora das localidades nos bancos da frente (Port. 758/77, de 15 de Dezembro) com vista à redução dos efeitos dos acidentes, a previsão da sanção da condução sob influência de álcool (exame realizado ao ar expirado, considerando-se sob influência de álcool o condutor que acusasse “*alcoolemia igual ou superior a 0,80 g/l*” - nº2, do art. 1º da Lei nº 3/82, de 29 de Março) e instituição de sanções acessórias (inibição de condução e multa), obrigatoriedade de utilização de capacete por condutor e passageiro de motociclo e a instalação de dispositivos luminosos e refletos nos velocípedes (Dec. Reg. nºs 69/85, de 26 de outubro e 59/86, de 15 de outubro), surgindo em 1994 novo Código através do DL nº 114/94, de 3 de maio, de resto, o diploma legal que após 18 alterações, hoje vigora.

Devido à persistente evolução técnica dos automóveis e à necessidade de responder aos desafios que esta foi apresentando à vida em sociedade, a produção legislativa continuou constante, o que rapidamente dispersava por legislação avulsa as normas de direito rodoviário, pelo que se procurou “*verter no Código apenas as regras jurídicas fundamentais que, interessando à generalidade das pessoas, poucas perspectivas de evolução futura apresentem e relegar para regulamento as questões que interessem sobretudo à actividade administrativa (...) ou à construção dos veículos*” (Preâmbulo CE 1994). Como principais inovações apontamos a criação do RIC, no qual são registadas condenações por crime e CO graves ou muito graves (art. 147º, conjugado com art.s 148º e 149º do CE), bem como condenações que incluam cassação da carta ou licença de condução, aplicada por tribunal por se verificar que o condutor se revela inapto para o exercício da condução (art. 147º, conjugado com art. 150º do CE). A velocidade máxima permitida dentro das localidades é reduzida (50 km/h dentro das localidades para veículos ligeiros de passageiros) e adaptada a cada veículo (art. 27º, do CE). É introduzida a obrigatoriedade de utilização de acessório homologado para transporte de crianças (art. 79º, do CE), e de cintos de segurança para condutor e passageiros (art. 83º, do CE). Torna-se obrigatória a subscrição de seguro de responsabilidade civil para veículos a motor e seus reboques (art. 133º, do CE), até então, facultativa. Importa referir que a condução sem habilitação legal foi descriminalizada, passando a constituir contraordenação (art. 124º, do CE). Às provas de deteção de álcool no sangue acrescem provas para deteção de estupefacientes (art. 87º, do CE), sendo sancionada a condução sob influência de álcool cuja taxa seja igual ou superior a 0,50 g/l. Releva ainda o facto das até então contravenções serem qualificadas como CO, o que permitiu que os

processos tramitassem primeiramente pelas entidades administrativas (então e até 2007, a DGV), ao contrário da anterior tramitação pela via judicial (Lume & Ferreira, 1998).

Das alterações que se seguiram importa referir o DL nº 2/98, de 3 de janeiro que criminaliza novamente a condução sem habilitação legal (art. 3º, do diploma referido), a Lei nº 20/2002, de 21 de Agosto que prevê que o estado de influência de álcool seja verificado através de exame ao ar expirado ou através de relatório médico, aumentando para cerca do dobro as coimas aplicáveis. As alterações com maior relevo foram introduzidas pelo DL nº 44/2005, de 23 de fevereiro, por se considerar indispensável atuar na *“educação contínua do utente, a criação de um ambiente rodoviário seguro e a consagração de um quadro legal eficaz (...) [incentivando] os utilizadores a adoptar um melhor comportamento, (...) e garantir a efectiva aplicação das correspondentes sanções”* (Preâmbulo). Para isto, aumentam-se os valores das coimas aplicáveis a infrações consideradas comportamento de risco (nomeadamente a condução sob influência de álcool – art. 81º; excesso de velocidade – art. 27º, nº 2), aumentam-se as sanções acessórias de inibição de condução para a utilização de telemóvel (CO grave - art. 145, nº 1, al. n)), estacionamento em passadeiras (CO grave - art. 145º, nº 1, al. o)) e excesso de velocidade (de acordo com escalões de velocidade, CO grave de acordo com art 145º nº 1, al.s b), c), e d), e CO muito grave nos termos do art. 146º, al. i), do CE). Prevê-se o bloqueamento e remoção de veículos estacionados em lugares afetos a veículos de *“certas categorias, ao serviço de determinadas entidades ou utilizados no transporte de pessoas com deficiência (...); Impedindo o trânsito de veículos ou obrigando à utilização da parte da faixa de rodagem destinada ao sentido contrário”* (art.s 164º, al.s g) e i), respetivamente).

Procura-se também tornar o circuito fiscalização/punição mais eficaz, para que o efeito dissuasor das sanções não se perca, introduzindo a possibilidade de o condutor efetuar o pagamento de imediato pelo valor mínimo ou, em alternativa, prestar depósito no mesmo valor. Não o fazendo, o elemento fiscalizador procede à apreensão provisória dos documentos do veículo, do condutor ou de ambos, consoante os casos (art. 173º, do CE<sup>ix</sup>). Caso o infrator tenha sanções por cumprir, nos termos do art. 174º, do CE<sup>ix</sup>, procede-se à semelhança do anteriormente exposto e, em caso de apreensão provisória, o infrator dispõe de apenas 15 dias para regularizar a situação<sup>x</sup>.

O DL n.º 113/2008, de 1 de julho, após extinção da DGV, atribui as competências de instrução dos processos de CO e decisões administrativas decorrentes à ANSR, o DL nº 138/2012, de 5 de julho estabelece um novo RHLC, aumentando para três anos o regime probatório (até então de dois), a Lei n.º 72/2013, de 03 de setembro introduz os conceitos de utilizadores vulneráveis e de zonas de coexistência, estabelecendo velocidades especiais para estas zonas (art. 27º, do CE) e reduz para 0,19 g/l a taxa de álcool no



sangue permitida para condutores em período probatório, condutores de táxis, veículos pesados, de socorro, serviço urgente, veículos pesados e de mercadorias perigosas (art. 81º, do CE). Finalmente, a Lei 116/2015, de 28 de agosto, última alteração ao CE, introduz o sistema de carta por pontos, amplamente aplicado na UE que entrará em vigor em 1 de junho de 2016, esperando que os condutores pautem os seus comportamentos pelas normas rodoviárias instituídas.

### **3. A IMPORTÂNCIA DE BEM ESTACIONAR**

Nos termos do art. 48º do CE entende-se por estacionamento a imobilização de veículo, que não seja para entrada e saída de passageiros ou para operações de carga/descarga, não estando o seu condutor em condições de retomar a marcha de imediato, caso seja necessário. Dentro das localidades, o estacionamento regular faz-se nos parques/zonas concebidas para o efeito ou na faixa de rodagem, o mais próximo possível da berma e paralelamente àquela, no sentido da circulação, desde que não obrigue os veículos que circulam no mesmo sentido a utilizar a via destinada ao trânsito em sentido contrário. Fora das localidades, efetua-se fora da faixa de rodagem. Todas as situações que não respeitem o exposto, integrando as previsões dos art.s 48º, 49º, 50º, 70º e 71º do CE<sup>xi</sup>, serão doravante designadas por estacionamento irregular.

Nas últimas décadas assistimos a uma massificação da utilização de veículos automóveis, devido a um processo de suburbanização, optando os cidadãos por residir na periferia das cidades enquanto exercem a sua atividade profissional na cidade (Simões, 2011). Costa (2007, p.509) demonstrou que apenas 34,68% dos cidadãos que se deslocam da periferia para a cidade de Lisboa recorrem aos transportes públicos, e que o automóvel é o meio de deslocação preferencial, pela *“inexistência de ligações directas ou onde a baixa frequência temporal (...) caracteriza a oferta de transporte público em algumas freguesias da AML não responde[ndo] às necessidades/horários das famílias”*. Se a isto aliarmos os fatores “tempo” e “conforto”, facilmente percebemos que apesar da necessidade de procura por estacionamento e dos incessantes congestionamentos de trânsito que se verificam diariamente na cidade de Lisboa, a utilização do automóvel é a eleita (Oliveira, 2015).

A utilização do automóvel acarreta ainda o risco da sinistralidade rodoviária, um verdadeiro problema de saúde pública que, segundo Donário e Santos (2012), no período compreendido entre 1996 e 2010 (inclusive) teve um custo económico e social anual médio de €2.503.267.447,00 o que representou entre 1,17% e 1,54% do PIB nacional. Dados dos relatórios anuais de Sinistralidade Rodoviária do OSR mostram que, pelo menos desde 1999, consistentemente, são os veículos ligeiros os que mais se envolvem em acidentes de viação, tendo os de passageiros maior expressão. Estudos de Sabey e

Taylor (1980) e Wierwille et al. (2002) mostram que o erro humano é causa exclusiva de cerca de 65% dos acidentes de viação, sendo, no total, detetado em cerca de 96% dos acidentes<sup>xii</sup>. Importa assim entender a complexidade do sistema rodoviário, devendo questionar-nos se os condutores lisboetas estarão cientes do impacto que o estacionamento irregular tem na circulação viária.

### **3.1 Sistema rodoviário – um sistema complexo**

Conduzir (com todas as ações que lhe estão associadas), é uma atividade complexa, autonomamente regulada e que envolve *“interações constantes entre os utilizadores das vias e as infraestruturas, regras e veículos, e claro, entre os diferentes utilizadores das vias”* (Delhomme et al., 2009, p.29). Exige dos condutores um esforço cognitivo significativo para que captem os estímulos do ambiente e deles retirem as informações relevantes, realizem diferentes tarefas mecânicas (ex. acionar pedais, luzes de sinalização) em simultâneo, avaliando constantemente as consequências das escolhas feitas durante a condução por forma a não descurar a segurança (Cnossen, Rothengatter, & Meijman, 2000; Summala, 2007), priorizando umas tarefas em detrimento de outras consoante a relevância que essas assumem no momento para o condutor (Cnossen et al., 2000; Dogan, Steg, & Delhomme, 2011).

Durante o acto de conduzir, é exigido ao condutor que processe estímulos constantes de tipo visual, auditivo ou sensitivo, e tome decisões rápidas pautando o seu comportamento, em nome da segurança rodoviária, pelas normas instituídas. Contudo, existem nos veículos mecanismos que captam a atenção do condutor, desviando-a da tarefa principal de condução, como os rádios (Wang et al., 2015), instrumentos de navegação (Stevens et al., 2002) ou telemóveis. Além disso, na via pública circulam também peões, as faixas de rodagem têm marcas rodoviárias, separadores centrais, sinalização vertical (vulgo sinais de trânsito), sinalização semafórica, sinalização dos elementos fiscalizadores de trânsito, obstáculos, acidentes e centenas (se não mesmo milhares) de viaturas a circular em simultâneo e de forma tão concertada quanto possível para evitar acidentes rodoviários. Face à pluralidade de atores que desempenham o seu papel no teatro rodoviário, inevitavelmente complexo e tendo em conta a natureza do ser humano, é inevitável que os erros (involuntários) surjam (Delhomme et al., 2009) e eventualmente originem acidentes rodoviários. Estudos de Mesken, Lajunen e Summala (2002) mostram que é possível prever a ocorrência de acidentes rodoviários tendo em conta os erros cometidos ao volante. Os condutores que admitem cometer mais erros (e também os mais novos) são os mais envolvidos em acidentes, e com atitudes agressivas ou ofensivas dirigidas a outros condutores (Harding et al., 1998; Smith & King, 2013), sendo estas preditoras de envolvimento em acidentes e de cometimento de infrações, nomeadamente relacionadas com excesso de velocidade e com estacionamento, sendo

que para esta última contribui também a quilometragem percorrida pelo condutor e, inerentemente, a sua experiência. A violação voluntária das normas rodoviárias é frequente, quer porque não são reconhecidas como relevantes pelos condutores, quer por hábitos ou por se julgar que o comportamento é tido como socialmente aceitável (Alm et al., 1999; Delhomme et al., 2009; Reto & Sá, 2003; Wenzel, 2004) constituindo-se também esta, como forte preditora de acidentes.

Estudos demonstram que os condutores são influenciados pelo ambiente que os rodeia, nomeadamente pelo desenho e condições da via, apresentando-se as vias mais estreitas ou que contenham elementos que possam ser percebidos pelos condutores como potenciais obstáculos, como locais onde se praticam velocidades menores, em parte pela “sobrecarga mental” que provoca nos condutores (Paxion, Galy, & Berthelon, 2014; Waard et al., 1995). É possível afirmar que os condutores apresentam uma resposta adaptativa às situações com que se deparam, *“modificando o seu comportamento em resposta às exigências das tarefas”* (Cnossen et al., 2000, p.124) que têm que desempenhar a cada momento para cumprir o seu objetivo, por exemplo chegar ao seu destino. A grande maioria, procura manter-se em segurança, como que numa *“zona de conforto”* (Dogan et al., 2011, p. 1636), na qual entendem ter capacidade para dar resposta a solicitações mentalmente mais exigentes, como por exemplo, travar em caso de emergência, efectuar manobras urgentes, desviar-se de obstáculos com que inesperadamente se deparam, entre outros (Summala, 2007).

O ambiente rodoviário revela-se também um espaço de manifestação de sentimentos menos positivos, como a raiva, a frustração e até a agressividade (Harding et al., 1998; Smith & King, 2013). Apesar de o automóvel ser simultaneamente *“um espaço de individualidade, e também de colectividade”* (Lima, 2010, p. xvii), é normalmente sentido pelos condutores como um espaço seu, com alguma privacidade e no qual se podem manifestar livremente (fazendo mesmo sobressair o seu lado mais sinistro). Não obstante, é através dele que interagimos (Lima, 2010; Mesken et al., 2002; Summala, 2007) com quem conduz ao nosso lado, com o peão que atravessa a estrada ou que circula no passeio onde “inocentemente” estacionámos o nosso veículo, com o ciclista que circula a 20 km/h (muito menos que a maioria dos condutores desejaria), com o morador do prédio cujo lugar de estacionamento ocupámos indevidamente... Segundo Michon (1985) e Waard (1996), o condutor hierarquiza as tarefas inerentes à condução (ao nível estratégico através da tomada de decisão, ao nível tático através de reações face às situações com que se depara e manobras, ao nível operacional através do controlo do veículo), sendo a forma como as desempenha fortemente influenciada pela experiência e pela idade dos condutores (Paxion et al., 2014; Verwey, 2000; Waard, Kruizinga, & Brookhuis, 2008), apresentando os jovens adultos, pela parca experiência e forte

tendência para a infração (Mesken et al., 2002), e os idosos, pela deterioração cognitiva, maiores dificuldades em processar correctamente os estímulos do sistema rodoviário a cada momento (Delhomme et al., 2009; Guo, Brennan & Blythe, 2013; Verwey, 2000), sendo grupos de risco para sinistralidade rodoviária.

### **3.2 Impacto do estacionamento irregular na circulação pedonal**

Considerando que para qualquer condutor estacionar é uma necessidade, tem agregada uma escolha: estacionar de forma legal, conforme às normas do CE, ou irregular. Esta escolha é influenciada, por exemplo, pela disponibilidade de lugares vagos e pelo tempo que o condutor levará a encontrar um (Chaniotakis & Pel, 2015), pela distância a percorrer a pé até ao destino, a duração do estacionamento, o pagamento de taxas, a fiscalização do estacionamento, entre outros (Golias, Yannis, & Harvatis, 2002; Lam, Li, Huang, & Wong, 2006; Martens & Benenson, 2008; Simićević, Vukanović, & Milosavljević, 2013; Waerden, Timmermans, & Silva, 2014). Para tal contribuem as políticas de estacionamento de cada cidade, segundo as quais se limitam ou criam novas zonas de estacionamento, fixam preços para o estacionamento público, afetam lugares a determinados tipos de veículos ou definem períodos limite para estacionamento. Pequenas alterações nas tarifas dos lugares ou na duração máxima do estacionamento impactam no comportamento dos condutores levando a que os mesmos estacionem mais, ou menos, em zonas de estacionamento pago (Cats, Zhang, & Nissan, 2015; Simićević et al., 2013). Deve então ter-se em conta o volume de tráfego, bem como o comportamento dos condutores que, frequentemente preferem “*estacionar irregularmente (dada a baixa probabilidade de serem autuados) do que suportar a elevada despesa de um estacionamento em parque coberto*” (Martens & Benenson, 2008, p. 39).

Morillo e Campos (2014) avaliaram o peso económico do estacionamento irregular para os contribuintes na cidade de Barcelona, tendo detetado cerca de 1.28 infrações a cada 100 m, o que no ano de 2011 teve um custo económico de cerca de 80.000.000\$ (€111.261.495,00)<sup>xiii</sup>, trazendo impacto significativo aos cofres públicos. Um breve olhar pelas ruas de Lisboa permite constatar que, as regras são frequentemente infringidas: estacionamento em locais proibidos (passeios, passadeiras, rotundas) ou em locais reservados a determinado tipo de veículos, estacionamento em segunda fila, não raras vezes a impedir o acesso a lugares de estacionamento vagos ou a saída de veículos regularmente estacionados, prejudicando o fluxo de trânsito ou obrigando a que os peões circulem pelas estradas, são mais frequentes que o desejável, acabando por causar “*evidente perturbação ao trânsito automóvel e à circulação de pessoas*” (Policia de Segurança Pública [PSP], 2015) e fazer perigar a circulação viária.

Ao estacionar de forma irregular, nomeadamente em passadeiras (ou suas imediações), passeios ou zonas de circulação pedonal, o risco de acidente para o peão é

aumentado exponencialmente pois este é forçado a circular pela via ou a atravessar a faixa de rodagem fora das passadeiras, sem prejuízo de uma boa parte dos peões o fazer regularmente (Heinonen & Eck, 2007), ou impossibilitando uma visibilidade adequada para os condutores de viaturas automóveis não lhes permitindo verificar atempadamente a presença de um peão numa passadeira ou em qualquer local da via. Em situações em que seja necessária a evacuação de aglomerados de pessoas, o estacionamento irregular pode constituir-se como obstáculo ao salvamento de vidas, potenciando o risco de atropelamento ou congestionamento da circulação rodoviária (Zhang, Huang, Su, & Zhao, 2015). Todos somos em alguma circunstância peões, todos certamente sentimos o impacto do estacionamento irregular na circulação pedonal, então, por que motivo o desvalorizamos tanto? O próprio IMTT (2011, p.1) identifica e chama a atenção para este problema, muitas vezes minorado: *“Grande parte das barreiras à acessibilidade pedonal (...) no espaço público são consequência do tráfego automóvel, (...) pelas consequências directas sobre os espaços destinados ao peão e a qualidade do ambiente urbano, como a redução da largura dos passeios, o estacionamento abusivo”*. O automóvel tem vindo a ganhar espaço ao peão, apropriando-se do espaço destinado a este, nomeadamente através do estacionamento em passeios e passadeiras, desequilibrando a distribuição do espaço público (Neto & Barbosa, 2015; Shoup, 2014, 2015). Esta apropriação resulta da crescente “automobilização” verificada nas últimas décadas na sociedade portuguesa (Ramos, 2003), por os municípios não terem capacidade de resposta à necessidade de novos lugares de estacionamento que este fenómeno trouxe, pela escassez e incapacidade das entidades com competência para fiscalização responderem ao elevado número de infrações detetadas ou até, tendo noção da dificuldade em encontrar lugares de estacionamento, simpatizarem com o dilema dos infratores e optarem por não sancionarem este tipo de comportamentos (Shoup, 2014, 2015). Ao mesmo tempo, o peão usa o espaço destinado à circulação automóvel, seja porque o estacionamento irregular o obriga, seja por vontade própria (IMTT, 2011). Criam-se situações de conflito que facilmente resultam em restrições da mobilidade pedonal ou da liberdade de circulação (ex. quando o peão não consegue aceder ou sair da sua própria habitação ou evita ruas por, devido ao estacionamento irregular, não poder circular em segurança), ou em sinistros rodoviários (Alves, 2008; Heinonen & Eck, 2007). Note-se que das vítimas mortais em acidentes de viação, cerca de 30% são peões, com particular incidência nas crianças e jovens dos 0 aos 14 anos e nos idosos a partir dos 65 anos, apenas superados pelos condutores de veículos ligeiros, ocorrendo entre 70% a 80% dos atropelamentos dentro das localidades (ANSR, 2014). Estes dados deveriam fazer-nos pensar...

## CAPÍTULO II – PORQUE NOS SENTIMOS IMPUNES?

O automóvel tem-se constituído com o passar dos anos, não só um símbolo de *status* social, enquanto “*continuação do próprio corpo, uma vez que os condutores tendem a interiorizar as características do seu automóvel na auto-imagem, utilizando-o como uma forma de valorização pessoal, [mas mais importante] um espaço de privacidade onde [o condutor] se sente simultaneamente protegido e seguro*” (Lima, 2010, p. XVII). Este escudo transmite uma espécie de sensação de imunidade aos acontecimentos adversos que se verificam em meio rodoviário, permitindo que se transmita a culpa para o “outro” (King et al., 2012), esse sim transgressor, mau condutor, e “culpado” do elevado número de acidentes que se verificam anualmente nas estradas portuguesas (Correia, 2008; Martins, 2010; Reto & Sá, 2003). Além desta transferência de culpa, o indivíduo é socialmente pressionado a adotar determinados comportamentos (Soares, 2007), por exemplo, excesso de velocidade ou atravessamento da via sem que o sinal semafórico esteja verde para o peão. Também a perceção do risco de determinado comportamento levar a que um condutor seja interveniente em acidente de viação, e o risco de deteção e da efetiva punição impactam na escolha do utente da via pelo comportamento a adotar.

O sentimento de impunidade face à prática da infração rodoviária tem sido, na última década, apontado como uma das principais causas das infrações, que, em muitos casos dão lugar aos elevados números da sinistralidade rodoviária com que nos deparamos anualmente (Graça & Ramos, 2001; Plano Nacional de Prevenção Rodoviária [PNPR], 2003). Sentir que os comportamentos não são sancionados, poderá ser um fator preponderante na adoção de comportamentos de risco ao volante.

No presente capítulo exporemos algumas das teorias comportamentais propostas para prever comportamentos, abordaremos a perceção do risco em ambiente rodoviário (associado a comportamentos e de deteção), o sentimento de impunidade, terminando com uma breve abordagem de como a fiscalização e o sistema de processamento de CO rodoviárias podem contribuir para este sentimento.

### 1. TEORIAS COMPORTAMENTAIS

Foram vários os autores que, ao longo dos séculos, apresentaram teorias que permitissem prever comportamentos, para que se pudesse, mais do que erradicar a infração (ou se preferirmos, o desvio), preveni-la, minimizando a sua ocorrência tanto quanto possível. Surgem assim as chamadas teorias comportamentais, amplamente usadas para prever comportamentos desviantes, incluindo as infrações rodoviárias.

Cohen e Felson (1979) avançam com a Teoria das Atividades Rotineiras, focando a atenção, não nas características do infrator mas antes nas “*circunstâncias nas quais eles levam a cabo o acto predatório*” (p. 588). Assim, e no que daria origem ao vulgarmente

chamado triângulo do crime<sup>xiv</sup> defendem que uma alteração nas atividades do dia-a-dia que permita a convergência, num mesmo espaço e tempo, de um ofensor motivado, um alvo apetecível e a ausência de um guardião capaz, levam ao cometimento da infração. Apesar de esta ser uma teoria mais usada para explicar o comportamento criminal, revela-se adequada para explicar infrações cometidas ao volante (Smith & King, 2013).

Por sua vez, Gottfredson e Hirschi (1990) desenvolvem a Teoria do Autocontrolo, de acordo com a qual os crimes e comportamentos análogos (entenda-se, infrações), são gratificantes (Pratt & Cullen, 2000) para o indivíduo, permitindo-lhe satisfazer as necessidades que enquanto ser humano tem, de forma imediata e acessível. Um baixo autocontrolo (consubstanciado por exemplo, em baixa autoestima, impulsividade, gosto pelo risco), leva o indivíduo a ceder à gratificação fácil e a enveredar pelo caminho do desvio satisfazendo assim as suas necessidades de forma célere. Logo, baixo autocontrolo revela-se um forte preditor da adoção de comportamentos criminais e infrações em geral (Engel, 2012; Pratt & Cullen, 2000). Segundo os autores, quanto mais cedo o indivíduo optar pelo caminho do desvio, mais probabilidade tem de adotar esses comportamentos ao longo da vida (DeLisi & Vaughn, 2007). Esta teria influência da Teoria do Controlo Social de Hirschi (1969), segundo a qual a sociedade assume um papel importante na determinação do indivíduo em pautar os seus comportamentos de acordo com a lei, ou pelo contrário, optar pelo comportamento desviante, na medida em que, falhando a sociedade em aculturar o indivíduo, enquadrando-o nos normativos legais, dando-lhe acesso à educação e ao mercado de trabalho, estará a consentir que as condições para o desvio surjam (Pratt & Cullen, 2000). No que à circulação rodoviária respeita, estudos demonstram existir uma ligação positiva entre o cometimento de infrações rodoviárias e a presença de traços de impulsividade e propensão para assunção de riscos (traços evidenciados por Gottfredson e Hirschi como reveladores de baixo-autocontrolo). Os indivíduos que apresentam estas características incorrem mais frequentemente em comportamentos de risco ao volante (Cheng, Ng, & Lee, 2012).

Ajzen e Fishbein (1975, 1980) apresentam a Teoria da Ação Racional de acordo com a qual o ser humano, enquanto ser racional decide com base na informação que tem ao seu dispor. É dotado de crenças comportamentais, tendo a noção que dado comportamento pode originar determinado resultado, sendo a avaliação desse resultado potenciadora da adoção desse comportamento, caso o mesmo se preveja positivo, ou inibidora da sua prática, se as consequências se previrem negativas. Para a adoção de determinado comportamento concorrem ainda as crenças normativas, que se revelam no que o indivíduo acredita que as pessoas que tem como referência (pais, família, amigos) pensam desse comportamento (Ajzen, 2012). No âmbito rodoviário, esta teoria é passível

de ajudar a prever o comportamento de jovens no que à condução sob influência de álcool respeita (Espada, Griffin, González, & Orgilés, 2015).

Mais tarde, numa revisão desta teoria surge a Teoria da Ação Planeada, por Ajzen (1985), que coloca enfoque nas intenções, peça-chave pois antecede imediatamente a adoção de comportamentos. As crenças comportamentais, normativas e de controlo (Ajzen & Fishbein, 2005; Ajzen, 2012), influenciam os fatores motivacionais: atitudes face ao comportamento, normas subjetivas (julgamento que o indivíduo faz da opinião dos outros que lhe são importantes – Delhomme et al., 2009; Ajzen, 2012) e perceção que o indivíduo tem da dificuldade de concretizar o comportamento, designado de controlo comportamental percebido (Ajzen, 2012). Quanto maior a intenção, maior a probabilidade de o indivíduo adotar dado comportamento. Esta teoria tem dado provas de aplicabilidade na explicação da prática de velocidades excessivas (Conner, et al., 2007; Gheorghiu & Félonneau, 2012; Letirand & Delhomme, 2005), condução agressiva (Efrat & Shoham, 2013); e no comportamento dos peões nas estradas (Holland et al., 2009).

A Teoria da Escolha Racional de Cornish e Clarke (1987), sugere que o ser humano, enquanto ser racional e dotado de liberdade de se determinar de acordo com a lei, antes de adotar determinado comportamento realiza uma análise custo-benefício, avaliando o esforço e os meios que necessita para esse comportamento, e as consequências que daí advirão (legais ou não) e quais os benefícios que dele obterá, tendo em vista a maximização do seu prazer pessoal. Com base nesta análise, caso o benefício obtido da adoção de um comportamento desviante seja superior ao custo, o indivíduo optará pelo comportamento desviante e vice-versa (Cornish & Clarke, 1987; Engel & Nagin, 2015), podendo a escolha ser influenciada, quer pelas leis vigentes, quer pela perceção que o indivíduo tem da probabilidade de deteção (Cornish & Clarke, 1987; Gül, 2009).

Por fim, com raízes em Bentham e Beccaria (Davey & Freeman, 2011), surge a Teoria da Dissuasão, a mais usada para prever e explicar comportamentos desviantes em ambiente rodoviário (Allen, Murphy, & Bates, 2015; Bates, Darvell, & Watson, 2015; Mann, et al., 2003; Moffatt & Poynton, 2007; Tavares et al., 2008; Watson et al., 2010; Watson et al., 2015; Wenzel, 2004; Yu, 1994). Baseia-se na premissa que a tomada de decisão assenta num paradigma de escolha racional (Moffatt & Poynton, 2007), pois, à sua semelhança, se o indivíduo perceber os benefícios de um comportamento desviante como superiores aos custos de deteção, adotará o comportamento desviante. Esta teoria defende que o contexto social em que o indivíduo se insere, bem como os mecanismos legais têm um papel importantíssimo na decisão do infrator pois não só o indivíduo é influenciável pelo contexto social em que se encontra mas também o cumprimento da lei será tanto maior quanto maior for a certeza, a severidade e a rapidez na aplicação da sanção (Homel, 1988). Assim, a opção pelo comportamento desviante será afetada pela



percepção que o indivíduo tiver da possibilidade do seu comportamento ser detetado e de ser efetivamente punido (Moffatt & Poynton, 2007). Apresenta dois tipos de dissuasão, a geral, cujos efeitos são sentidos na comunidade pelo facto de terem conhecimento que a determinado comportamento corresponde e é efetivamente aplicada determinada sanção, e a específica, cujos efeitos são sentidos pelo infrator que, teoricamente, sendo detetado e punido, com receio de nova punição não voltará a reincidir (Watson, 1998).

Esta teoria seria revista por Stafford e Warr (1993) com introdução de uma nova variável, **evitar a punição**, a qual se mostra suscetível de “*afectar as percepções de certeza e severidade da punição*” (p.125), tendo um impacto determinante na escolha do comportamento. Os autores apresentam uma nova visão sobre a dissuasão geral e específica, considerando que qualquer indivíduo experiencia formas diretas (do próprio) e indiretas (toma conhecimento das experiências dos outros) de punição e evasão da punição<sup>xv</sup> (Piquero & Paternoster, 1998; Piquero & Pogarsky, 2002; Stafford & Warr, 1993).

## **2. PERCECIONAR O RISCO EM AMBIENTE RODOVIÁRIO**

Percecionar o risco revela-se algo muito pessoal e fortemente influenciável pela experiência do utente da via em questão. As atitudes do Homem em contexto rodoviário são influenciadas pelo que experiencia direta ou indiretamente (Piquero & Pogarsky, 2002), pelo seu “estado psicofisiológico” (Oña, Oña, Eboli, Forciniti, & Mazzulla, 2014), mas também pela aceitabilidade social dos comportamentos (Correia, 2008; Lauper, Moser, Fischer, Matthies, & Kaufmann-Hayoz, 2015; Reto & Sá, 2003; Tay, Watson, & Hart, 2002). Desta forma, a análise de uma mesma situação por pessoas diferentes, levará a percepções e avaliações do risco diferentes (Dixit, Harrison, & Rutström, 2014; Machado, Oña, Oña, Eboli, & Mazzulla, 2014; Slovic, Fischhoff, & Lichtenstein, 1980). Mais, cada indivíduo tem os seus próprios limites e saberá quais os riscos que está disposto a correr ao volante (Delhomme et al., 2009), apesar de a avaliação que faz dos mesmos levar frequentemente a que sejam subestimados (DeJoy, 1989; Slovic et al., 1980; Slovic, 2016; Watling, Armstrong, Smith, & Obst, 2015). De acordo com Correia (2008) transgredir tem uma componente atitudinal individual e coletiva muito forte: infrinjo porque preciso de o fazer / infrinjo porque os outros também o fazem.

Como já abordado, o sistema rodoviário é complexo e o processamento dos estímulos que o mesmo transmite aos utilizadores das vias, apenas um dos elementos de tão complexo sistema (Michon, 1985), é feito por cada um de forma diferente, também consoante a posição que ocupa no momento em causa (King et al., 2012): enquanto condutor as inesgotáveis filas de trânsito afiguram-se como problemáticas, a luz vermelha de sinalização semafórica é vista como inconveniente por obrigar a parar, o que se faz por

se saber que, à partida, poderá haver sanção (Scott-Parker, Watson, King, & Hyde, 2013), ou não se vê inconveniente em estacionar a viatura na passadeira mesmo em frente à entrada da habitação, até porque não só era o único lugar disponível como deixa de haver necessidade de percorrer uma grande distância até ao destino final, o que, como já vimos, é um fator preponderante na escolha pelo local de estacionamento (Chaniotakis & Pel, 2015; Golias et al., 2002; Morillo & Campos, 2014).

Todavia, pelo prisma do peão, as filas de trânsito são convenientes pois significam trânsito parado e possibilidade de atravessar a via pública fora da passadeira sem que haja grande risco de ser colhido por uma viatura a grande velocidade (Heinonen & Eck, 2007), a luz vermelha da sinalização semaforica significa que o peão pode atravessar a faixa de rodagem em provável segurança, já o estacionamento em cima da passadeira, obriga a que a travessia da via seja pelo menos iniciada fora da passadeira e, dependendo da sua altura, se coloque em risco de ser colhido por uma viatura que não o viu surgir pela visibilidade reduzida pelas viaturas estacionadas (Howarth, 1985).

### **2.1 Percecionar o risco associado a comportamentos**

Um breve olhar à nossa volta sugere que algo impele para a desvalorização dos riscos associados à circulação rodoviária, do ato de conduzir e das suas consequências, por meio da transgressão das normas que deveriam, por princípio, ser respeitadas. O cumprimento voluntário das normas rodoviárias, tendente a garantias de condução segura, depende da sua aceitação pelos utilizadores da via (Correia, 2008; Foss, Stewart, & Reinfurt, 2001; Lawton et al., 1997; Reto & Sá, 2003), da perceção que têm do que são comportamentos de risco (Machado et al., 2014), da *“estimativa pessoal do grau de perigosidade”* (Reto & Sá, 2003, p.105; Machado-León et al., 2016), da forma como a sociedade encara o cometimento de infrações e também do *“nível de risco que a sociedade está disposta a aceitar em troca de dado nível de mobilidade”* (Wang, Hensher, & Ton, 2002, p.254).

Estudos de Correia (2008), Martins (2010), Reto e Sá (2003) e Pinto (2006) permitem afirmar que, no que à sinistralidade rodoviária respeita, se vive uma cultura de auto desresponsabilização e hétero responsabilização pois é comumente aceite que na origem da sinistralidade está *“a falta de civismo dos condutores, mas que, por regra, ele próprio é um condutor cuidadoso, prudente (...) e são todos os outros, que são maus, imprudentes ou inconscientes, os verdadeiros responsáveis pelos números negros das nossas estradas”* (Magalhães, 2003, p.11). Recordamos que o erro humano está na origem de cerca de 96% dos acidentes rodoviários (Wierwille, et al., 2002), ainda que os intervenientes atribuam geralmente o seu erro a causas que lhe são externas (Martins, 2010). A estrada chega a ser apontada como uma selva (Reto & Sá, 2003), um local onde se desenrola uma verdadeira “guerra civil” (DECO, 2006; Pinto, 2006). Constitui-se como

um espaço no qual é necessário sobreviver, que permite retaliação face a comportamentos não cívicos e no qual a escassez do recurso “tempo” ou o facto das normas estradais serem consideradas inapropriadas justificam a transgressão (Martins, 2010; Reto & Sá, 2003).

A percepção que o utente da via tem do nível de risco associado aos comportamentos é influenciada pela percepção de o comportamento ser mais ou menos suscetível de o envolver num acidente de viação, sendo a sua decisão influenciada por essa percepção (Dixit et al., 2014; Machado et al., 2014; Oña et al., 2014). Comportamentos há que, apesar de comumente percecionados pela generalidade dos utentes da via como comportamentos de risco, nem sempre são valorados da mesma forma pelos condutores, que conhecendo os riscos, se consideram capazes de controlar a situação (Oswald, Sherratt, & Smith, 2014). É o caso do excesso de velocidade, pois os limites estabelecidos são frequentemente percebidos como “conservadores” (Machado et al., 2014), ainda que Lheureux (2012, p.93) tenha concluído que a maiores velocidades correspondem percepções de maior risco que são influenciadas pela atitude que o condutor tem face ao excesso de velocidade (*“arriscada, segura ou prazerosa”*) ou mesmo da utilização de telemóvel, comportamento banalizado *“ao ponto de deixar de ser percecionado como transgressão às regras de trânsito”* (Reto & Sá, 2003, p.113).

Estudos demonstram que a percepção do risco também é influenciada pela experiência do condutor (Dixit et al., 2014; Slovic et al., 1980), pelo género, em que as mulheres atribuem aos comportamentos níveis de risco mais elevados, infringindo menos (Alonso et al., 2015; Machado-León et al., 2016) e pela idade, tendo os condutores mais jovens maior propensão a subestimar o risco dos comportamentos e a sobrevalorizar as suas capacidades ao volante, assumindo conduções mais agressivas (Hauber, 1980) opinião partilhada pelos elementos fiscalizadores (Jenenkova, 2014), ao mesmo tempo que se revelam mais sensíveis à influência dos pares na adoção de velocidades mais elevadas (Gheorghiu, Delhomme, & Felonneau, 2015), na condução em estado de embriaguez ou sob influência de substâncias psicotrópicas (Armstrong, Wills, & Watson, 2005).

DeJoy (1989) concluiu que os condutores consideram ser mais habilidosos e ter maior controlo sobre o veículo do que na realidade são/têm, julgando-se capazes de evitar acidentes, o que leva a que subestimem os riscos decorrentes dos seus comportamentos ao volante e, conseqüentemente, adotem comportamentos mais arriscados, para o que parece contribuir a ideia de que “acontece aos outros e não a mim” e a experiência que os condutores adquirem com o passar dos anos, não sem que esta traga a noção que o erro humano contribui de forma relevante para a ocorrência de acidentes de viação (DeJoy, 1989; Dixit et al., 2014).

Por outro lado, condutores que já se tenham envolvido em acidentes de viação vêm-se mais capazes de realizar manobras em segurança (por exemplo, mudança de direção com fluxo de tráfego elevado) do que aqueles que nunca estiveram envolvidos em acidentes de viação (Dixit et al., 2014). Experientes ou não, é consensual que conduzir não estando focado na condução aumenta o risco de envolvimento em acidentes rodoviários (Machado et al., 2014). Todavia, usando as palavras de Dror (2007), seria *“ingénuo pensar e assumir que captamos o ambiente como ele “realmente é” (...) a nossa percepção do risco apenas reflete parcialmente a situação real”*. (p. 266)

Da revisão da literatura não se encontraram referências ao estacionamento irregular como comportamento de risco, o que, face aos resultados da pesquisa realizada, não será de estranhar pois é possível que a opção pelo estacionamento irregular não seja, à partida, associada à intervenção em acidentes de viação.

## **2.2 Percecionar o risco de deteção**

A literatura mostra que um fator que se tem vindo a assumir como preponderante na adoção, ou não, de comportamentos contrários às normas rodoviárias, é o risco de deteção (Alonso et al., 2015; Armstrong et al., 2005; Freeman et al., 2006; Freeman & Watson, 2006; Scott-Parker et al., 2013; Shinar & McKnight, 1985; Stafford & Warr, 1993). Por outras palavras, a percepção que os utentes da via têm de ser detetados a cometer infrações encorajam ou inibem comportamentos, talvez mais do que a percepção do nível de risco de intervenção em acidente de viação que determinado comportamento tem associado ou mesmo que a percepção da certeza da punição (Scott-Parker et al., 2013), da sua severidade (Nagin & Pogarsky, 2006; Shinar & McKnight, 1985), ou rapidez da sua aplicação (Freeman, et al., 2006).

A capacidade de evitar a sanção, por se conseguir evitar a fiscalização (Scott-Parker et al., 2013), pela consciência que os elementos fiscalizadores não têm capacidade para detetar a infração (Piquero & Paternoster, 1998; Watling et al., 2014), pela possibilidade de os dissuadir de sancionar comportamentos (Fleiter, Watson, & Lennon, 2013; Scott-Parker et al., 2013), por se conhecer alguém com poder para anular a sanção (Lagarde et al., 2004), pela imunidade permitida pela condição laboral (Fisman & Miguel, 2006; Jensenius & Wood, 2015) ou até pela percepção que é possível evitar o pagamento das coimas (Correia, 2008), nomeadamente devido à prescrição dos autos, contribui para a construção de um sentimento de poder que encoraja os condutores a adotar o caminho da infração. Mais, o gosto pelo risco, a adrenalina proporcionada pelo cometimento da infração e pela fuga à sanção, revelam-se encorajadoras da prática de infrações (Armstrong et al., 2005).

A percepção da possibilidade de evasão à punição (do transgressor mas também dos outros) tem uma *“influência poderosa e contra produtiva”* (Watling et al, 2014, p. 15) na

escolha do comportamento a adotar. Assim, saber que os outros conseguem evadir-se à punição conduz a uma redução na certeza da punição, aumentando a probabilidade da opção pela transgressão (Piquero & Paternoster, 1998; Piquero & Pogarsky, 2002). Da mesma forma, experienciar a evasão pessoalmente, leva à percepção que a possibilidade de deteção da infração é irrisória pelo que a opção pela transgressão aumenta (Alonso et al., 2015; Armstrong et al., 2005; Watling et al., 2014). De facto, Piquero e Paternoster (1998) concluíram que numa amostra de 1.686 condutores, no espaço de um ano, apenas 13% haviam sido fiscalizados. Da mesma forma, Watling, Freeman e Davey (2014), num estudo sobre a condução sob influência de substâncias psicotrópicas, concluíram que a percepção de deteção era baixa, sendo considerado pela generalidade dos infratores que a sua infração não seria detetada. Ainda, Read & Kirby (2002), sugerem que os condutores que afirmam não usar cinto de segurança percebem baixa probabilidade de deteção.

Jenenkova (2010) e Scott-Parker et al (2013) mostram que existe uma relação direta entre evasão/punição, nomeadamente evitando a fiscalização, e a adoção de comportamentos de risco ao volante. Revela-se essencial criar nos utentes da via a percepção que a probabilidade de deteção da infração e efetiva aplicação da consequente sanção é elevada (Adler et al., 2014; Correia, 2008; Watling et al., 2014), deixando a infração de ser sentida como recompensadora. A consolidação desta percepção poderá ter efeitos dissuasores a longo prazo, sendo no entanto necessário que os utentes da via sintam e experienciem cumulativamente o aumento da fiscalização (Balcazar, Fawcett, & Balcazar, 1988; Correia, 2008), a diminuição da possibilidade de evasão à deteção e o efetivo sancionamento das transgressões (Scott-Parker et al., 2013).

No que à aplicação de sanções respeita, não se pode olvidar que os elementos fiscalizadores têm poder discricionário, aplicando as leis quando entendem ser necessário, sendo condicionados pela missão que levam a cabo em dado momento, pelo fator tempo, e também pela percepção que têm da adequação da legislação em vigor e da justiça das sanções (Meyers, Heeren, & Hingson, 1989; Schafer & Mastrofski, 2005). Mais ainda, o tipo de serviço a que estão afetos e a política adotada na unidade em que desempenham funções, impactam fortemente na valoração que atribuem às leis, o que influencia a percepção que têm da necessidade de sancionar determinados comportamentos (Schafer & Mastrofski, 2005).

O facto de as infrações ao CE serem frequentemente consideradas menores pelo cidadão, em parte pela sua familiaridade com a legislação rodoviária (Reto & Sá, 2003) e de os elementos fiscalizadores se verem, virtualmente, confrontados com a necessidade legal de sancionar infrações cometidas por cidadãos de todas as franjas da sociedade, torna-os mais susceptíveis de sofrer represálias através de ameaças ou de queixas a seu respeito, ou de verem o seu trabalho escrutinado, fatores que podem inibir a sua actuação

(Schafer & Mastroski, 2005). Relevam os meios que têm ao seu dispor para levarem a cabo a missão que lhes está atribuída, pois afetam a forma como a desempenham, sendo percebido pelos cidadãos que a falta de meios não permite o cabal desempenho das funções de fiscalização rodoviária (Bouranta, Siskos, & Tsotsolas, 2015).

A perceção que os cidadãos têm do civismo, isenção e imparcialidade que o elemento fiscalizador emprega na sua atuação, são suscetíveis de influenciar a perceção de legitimidade que o infrator atribui à atuação do elemento fiscalizador (Bond, Murphy, & Porter, 2015; Bouranta et al., 2015). Não descordamos porém que os cidadãos não atribuem aos comportamentos ao volante a mesma importância que atribuem aos factos que constituem crime fora do ambiente rodoviário (Reto & Sá, 2003), motivo pelo qual o sancionamento dos comportamentos contrários às normas estradais não é tão bem aceite pela generalidade dos cidadãos. Quem não confrontou um elemento fiscalizador por ter sido sancionado por infração às normas que regulam o estacionamento por entender que não havia tido um comportamento errado ou, admitindo tê-lo feito, considerasse que o impacto na segurança pública não era relevante, ou nem sequer tivesse equacionado a hipótese desse impacto existir?

### **3. O SENTIMENTO DE IMPUNIDADE**

Não poderíamos deixar de abordar o sentimento de impunidade (impunidade – do latim *impunitas* – falta de punição), construção social resultante de um processo contínuo de perceção de impunidade face à infração cometida (Mesquita, 1998), que se cristaliza no seio da sociedade, pelas baixas probabilidades de deteção (ex. baixo risco de fiscalização), ou, existindo, não ser certo que haja efetivamente sanção (Bhattarai et al., 1999; Correia, 2008, Mesquita, 2008). Este sentimento conduz à aceitabilidade social de certos comportamentos, levando a que sejam encarados como não especialmente gravosos (Correia, 2008; Lauper et al., 2015; Reto & Sá, 2003; Tay et al., 2002). A perceção da deteção influencia diretamente o comportamento (Read & Kirby, 2002), afetando-o e “*prejudicando os esforços para combater a condução insegura*” (Lagarde et al., 2004, p. 562).

Segundo Reto & Sá (2003) foi dado quase como adquirido pela sociedade portuguesa que a falta de modernidade e ineficácia do sistema de processamento das CO permitem a prescrição das coimas, que a legislação é permissiva, nomeadamente pelo facto das impugnações ou estenderem excessivamente o prazo de pagamento ou permitirem a prescrição das coimas, pela possibilidade de permitir o pagamento das coimas em prestações e pela existência de amnistias, situações que levam a que o infrator não seja efetivamente sancionado pelo comportamento. Isto pode permitir que o utente da via sinta que pode escolher quais as normas a cumprir, pois, não só “*o incumprimento implica um*

*ganho individual com algum custo para os outros, enquanto o cumprimento implica ganho para os outros com algum custo para o próprio*” (Adams & Webley, 1997, p. 112) como, para os comportamentos que considera acarretarem baixo risco, não havendo sanção, o benefício retirado da infração é superior ao custo que dela advém (Engel & Nagin, 2015). Importa ainda referir que estudos de Jenenkova (2012) apontam a impunidade face às infrações como fator decisivo na adoção de condução agressiva, funcionando o sentimento de impunidade como potenciador da diminuição da perceção do risco associado aos comportamentos. No entanto, esta perceção revela-se mais forte por parte dos condutores do que por parte dos elementos fiscalizadores.

Reúnem-se assim condições favoráveis ao cometimento generalizado de infrações.

O caso particular do estacionamento revela-se paradigmático: por um lado, a sociedade aceita-o como não sendo especialmente gravoso apesar do impacto que tem na circulação de veículos (Adams & Webley, 1997; Kladeftiras & Antoniou, 2013; Morillo & Campos, 2014) e de peões (Heinonen & Eck, 2007). Por outro, a necessidade de pura e simplesmente estacionar o veículo não havendo lugares suficientes nas imediações, por ser mais cómodo ou até mais rápido, parece legitimar de alguma forma o estacionamento irregular (Kontogiannis, Kossiavelou, & Marmaras, 2002; Lawton et al., 1997; Tierney, 2002; Voith, 1998). Releva ainda o facto de as infrações relativas a estacionamento irregular serem extremamente frequentes, de as entidades fiscalizadoras disporem de poucos recursos (Bouranta et al., 2015) o que não permite o sancionamento de todas as infrações por estacionamento verificadas, e ainda de haver consciência que é possível não liquidar a coima, escapando-se assim à sanção efetiva (Fryklund, 2000; Lambe, 1989; Reto & Sá, 2003), nomeadamente impugnando os autos.

A este respeito importa realçar que o sentimento de impunidade aparenta poder fomentar uma certa assimetria social na medida em que, não será de estranhar que seja mais vívido em pessoas com estatuto socioeconómico mais elevado pois, são estes que, à partida, terão maior capacidade para suportar assistência jurídica no âmbito do Direito Rodoviário (Schafer & Mastrofski, 2005), o que lhes permitirá ter acesso às condições necessárias para impugnar um auto com fundamentação jurídica adequada<sup>xvi</sup>.

#### **4. A INCERTEZA DA SANÇÃO**

A sanção de comportamentos infratores é preponderante na dissuasão da sua adoção, sendo essencial que os utentes das vias percecionem os custos associados ao comportamento como superiores aos benefícios. A utilização do espaço público deve ser vista numa perspetiva economicista, devendo as autuações ser encaradas como uma forma de *“encorajar as pessoas a usar este recurso escasso de forma responsável”* (Lambe, 1989, p.99). Porém, para que seja possível sancionar dado comportamento este

tem que ser detetado, o que, conforme já exposto, é tido como pouco provável pela generalidade dos condutores (Piquero & Paternoster, 1998; Watling et al., 2014).

A deteção é possível através da fiscalização, componente relevante da atividade das forças de segurança que não só contribui para a consolidação da segurança rodoviária, elemento indissociável da segurança pública, como pode permitir, através da elevada visibilidade proporcionada pelos elementos afetos à fiscalização rodoviária, a prevenção da criminalidade em geral (PSP, 2016). Detetada a infração, é acionado o sistema de processamento das CO rodoviárias, encadeamento de atos legalmente previstos, tendentes a garantir que o comportamento contrário às normas rodoviárias é sancionado, cumprindo-se assim a função punitiva e preventiva das sanções previstas no CE. O funcionamento correto do sistema é vital para que, detetada a infração, seja possível puni-la e atingir os fins de dissuasão específica e geral, mas o sistema é, por natureza, moroso, e as instituições estatais demonstram dificuldades em lidar, de forma célere, com a burocracia inerente ao processo contraordenacional.

#### **4.1 A Fiscalização**

A fiscalização é o primeiro passo para a deteção de infrações e influencia diretamente os comportamentos adotados pelos utentes da via (Read & Kirby, 2002). Nesta fase importa abordar especificamente a fiscalização do estacionamento na cidade de Lisboa. Esta é efetuada por elementos da PSP, da PML e da EMEL, competências atribuídas de modo geral pelas suas leis orgânicas e estatutos e territorialmente pelo art. 5º, do DL nº 44/2005, que estabelece como competentes para “*fiscalização do cumprimento das disposições do Código da Estrada e legislação complementar*” (nº 1), a PSP em todas as vias públicas, na área do município, as polícias municipais (art. 5º, nº 1, al. d) conjugado com nº 3, al. b)) e o pessoal de fiscalização de empresas públicas municipais, que sejam para o efeito considerados ou equiparados a autoridade ou agente, caso da EMEL (art. 5º, nº 1, al. d) conjugado com nº 3, al. b)).

Assim, através de operações previamente programadas e especificamente dirigidas para a fiscalização do estacionamento, por iniciativa dos elementos enquanto patrulham as vias, ou em resposta a reclamações de cidadãos, procedem à autuação das viaturas irregularmente estacionadas, levantando o respetivo Auto de contraordenação, caso seja possível contactar o condutor da viatura, ou auto indireto, retirando para o efeito os dados do veículo, deixando no para-brisas um talão que informa o condutor da deteção em infração e de qual a infração cometida. Viatura com talão é sinónimo de viatura autuada, o que a nível operacional permite não autuar a mesma viatura pelos mesmos factos mais que uma vez. Lambe (1989), defende porém que este procedimento não permite uma correta notificação do infrator, pela possibilidade de o talão ser fácil de retirar.



A DT e a PML contam respetivamente com 239 e com 35 elementos com competência para fiscalizar estacionamento e com sistemas como o “*Polícia em Movimento*” que consiste na disponibilização nas viaturas policiais de computadores portáteis (*tablets pc*), ligados à rede GSM, GPRS e UMTS (permitindo o acesso em tempo real aos sistemas de informação das forças de segurança), impressoras portáteis e terminais de pagamento (Gabinete do Secretário-Geral do Sistema de Segurança Interna [GSGSSI], 2009); o SCOT<sup>xvii</sup>, sistema de informação através do qual são elaborados Autos de contraordenação *in loco*, a recolha e obtenção de dados relativos ao veículo e ao condutor, e, entre outros, a verificação da existência de CO por liquidar, permitindo dar cumprimento ao previsto no art. 174º do CE. Comum às três entidades são os bloqueadores<sup>xviii</sup>, nos termos do art. 164º do CE<sup>xix</sup> e os reboques<sup>xx</sup>.

Já na EMEL, cada elemento fiscalizador dispõe de um *smartphone* e de uma impressora, os quais, permitem registar e imprimir de imediato os Termos de Notificação. O *smartphone* contém a legislação necessária ao desempenho da missão e um sistema de informação próprio (OPERA), no qual são inseridos os dados do veículo em infração e que centralizando toda a informação, identifica, de imediato, se a dada infração corresponde bloqueamento e remoção da viatura, sendo, nesse caso, o bloqueador e o reboque automaticamente ativados, sem necessidade de qualquer intervenção humana. Da mesma forma, uma vez detetadas avarias de parquímetros, as mesmas são registadas e o sistema aciona o técnico para o local onde é necessário (Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa [EMEL], 2016). Esta é a única entidade que tem atualmente condições para fiscalizar com elevado nível de fiabilidade o estacionamento tarifado (ainda que possa fiscalizar todo o estacionamento em toda a cidade - Deliberação 2/CM/2016) pois é possível, além do tradicional parquímetro e do cartão Viva Parking, efetuar o pagamento do estacionamento através da aplicação *ePark*, a cujos dados de pagamento só têm acesso os elementos da EMEL (EMEL, 2016), adoptando uma política de “Tolerância Zero” face às infrações detetadas, o que lhes é permitido pelos meios que têm ao seu dispor. Importa alertar para o facto de as coimas por estacionamento abusivo (art. 71º, do CE), serem o “*dobro da tarifa máxima da zona, deduzida do valor pago*” (EMEL, 2016), o que as coloca em, no máximo, €6,40<sup>xxi</sup>.

Todavia, estarão estes meios<sup>xxii</sup> em condições de utilização? A título de exemplo, o programa “*Polícia em Movimento*” atualmente apenas é usado na DT para levantamento de autos por excesso de velocidade, o que leva a que autos de contraordenação e expediente conexo sejam elaborados manualmente sendo introduzidos posteriormente no SCOT, o que se traduz num gasto de recursos superior ao desejável. A PML apenas iniciou esta introdução em junho de 2015. Mais, no que às operações programadas respeita, a DT atua com base nas reclamações dos cidadãos, sem prejuízo dos elementos

tomarem a iniciativa de fiscalizar e de darem resposta a reclamações dos cidadãos quando solicitado. Já a PML, procura que em simultâneo estejam a fiscalizar três equipas, munidas de viatura com bloqueadores e “Polícia em Movimento”, uma na Baixa lisboeta outra na área de Alvalade ficando a terceira para responder às constantes reclamações do cidadão. Ao fim de semana, no período noturno, atuam em regime de remunerado na zona do Bairro Alto.

Como veremos no próximo capítulo, à exceção da EMEL, nem PSP nem PML dispõem de dados que permitam perceber de forma eficiente onde deverá incidir a fiscalização para um combate eficaz ao estacionamento irregular, pelo que a gestão do estacionamento é feita conforme necessário, essencialmente com base nas reclamações dos cidadãos, fator que não permite uma adequada gestão de recursos, diminuindo a eficácia da ação fiscalizadora, o que poderia ser evitado através de políticas de fiscalização tendentes à adequada gestão do estacionamento, permitindo potenciar a segurança rodoviária (Adler et al. 2014).

É também frequente a sobreposição de ações de fiscalização pela cidade já que as três entidades têm competência para tal e, não se articulando, abre-se caminho à duplicação ou mesmo triplicação de ações (não ocorrendo em período noturno pois a EMEL fiscaliza geralmente entre as 09h e as 19h, ao passo que DT e PML o fazem 24H/dia). A articulação permitiria alocar recursos para cobrir uma maior extensão da cidade.

A rede viária nacional do distrito de Lisboa tem, atualmente, uma extensão de cerca 1.500 km<sup>xxiii</sup> (DMPO, 2016), na qual circularam diariamente nos principais acessos<sup>xxiv</sup>, nos anos de 2009 e 2010, cerca de 804.000 viaturas (CML, 2009, 2011). Considerando que, no total, entre as três entidades, contamos com 490 elementos que diariamente desempenham funções de fiscalização rodoviária em regime de turnos (ainda que não especificamente de estacionamento no caso da DT), para o volume de viaturas dado pelos últimos dados oficiais, recorrendo ao bom-senso que guia qualquer um e à falta de meios com que aqueles se deparam, não será de esperar que a maior franja das infrações permaneçam indetetadas e que o cidadão possa sentir que a probabilidade de deteção é ínfima (Bouranta et al., 2015; Félonneau et al., 2009; Moffatt & Poynton, 2007)?

#### **4.2 O Sistema de Processamento de Contraordenações Rodoviárias**

Detetada a infração, havendo contacto com o infrator é elaborado o respetivo auto de contraordenação devendo o ser efetuado o pagamento voluntário ou prestado depósito no valor correspondente ao valor mínimo aplicável à infração em causa nos termos do art. 173º do CE. Caso não o faça, uma vez que a infração às normas que regulam o estacionamento é da responsabilidade do condutor, sendo o mesmo simultaneamente proprietário, são apreendidos título de condução e documento de identificação do veículo que ficarão retidos até que a coima seja liquidada, prescreva ou ainda, em sede de

impugnação, o infrator seja absolvido; caso a infração respeite ao condutor, não sendo proprietário do veículo, procede-se apenas à apreensão do título de condução (Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária [ANSR], 2008). Em qualquer dos casos, havendo lugar à apreensão por não prestação de depósito ou pagamento voluntário, são emitidas guias de substituição dos documentos apreendidos, válidas por seis meses (ANSR, 2008).

O infrator dispõe de 15 dias úteis efetuar o pagamento voluntário da coima (art.s 172º, nºs 1 e 2, e art. 175º, nº 2, al. a), do CE), período findo o qual é instaurado processo administrativo, acrescendo ao valor da coima as custas do processo (art. 172º, nº 3, do CE). Todavia, caso antes da decisão administrativa final e apesar de instaurado processo, o infrator decidir pelo pagamento voluntário da coima, liquidará a mesma pelo valor mínimo, acrescido das custas do processo devidas no momento do pagamento.

Na esmagadora maioria dos casos, não é viável identificar o infrator no momento da verificação da infração. Assim, sendo o proprietário pessoa singular, o auto é levantado ao proprietário do veículo correndo o processo contra o mesmo (art. 171º, nº 2, do CE), salvo se no prazo de 15 dias úteis, contados a partir da data de receção da notificação (art. 171º, nº 3 e art. 175º, nº 2, al. b), do CE), este fornecer os dados do infrator. O processo contra o proprietário é suspenso sendo instaurado novo processo contra o infrator identificado (art. 171, nº 3, do CE). Caso o proprietário seja pessoa coletiva, procede-se à sua notificação para que, no prazo de 15 dias úteis identifique o infrator, dando-se início a processo contra o mesmo (art. 171, nºs 5 e 6). Se a pessoa coletiva não identificar o infrator, desobedece a ordem legítima emanada de autoridade, sendo sancionada por tal (art. 171º, nº 8, e art. 4º, nº 2 do CE), correndo o processo contra a pessoa coletiva.

As notificações das contraordenações são preferencialmente feitas por contacto pessoal no momento da verificação da infração (art. 176º, nº 1, al. a), do CE), mas, como já referido, não é possível na maioria dos casos, situação em que a notificação é feita mediante carta. Numa primeira fase, para a DT e para a PML, através do SCOT, a notificação é impressa e envelopada pela INCM e remetida através dos CTT por carta registada com aviso de receção para a morada do notificando (art. 176º, nº 1, al. b) e nº 4 do CE e Portaria 674/2007, de 05 de junho), sendo a notificação considerada realizada na data em que for assinado o aviso ou no terceiro dia útil após essa data, consoante o aviso seja assinado pelo infrator ou por pessoa diversa (art. 176º, nº 8). Face à devolução para a entidade autuante, a notificação é reexpedida mediante carta simples, sendo considerada realizada após o quinto dia útil (art. 176º, al. c), nº 5 e nº 9, do CE). Informação da INCM indica que a primeira notificação demora agora entre seis a sete meses. Quanto à EMEL, os Termos de Notificação são impressos e envelopados pela empresa, sendo possível fazer chegar a autuação à residência do infrator em 3 a 5 dias.

Face ao exposto, informações obtidas junto da DT não puderam deixar de nos alarmar: caso a notificação seja devolvida, não sendo conhecida ao infrator outra morada, reúnem-se as condições para que a coima prescreva pois, não sendo possível notificar o infrator por desconhecimento de morada, não é viável reexpedir da notificação por carta simples e o processo não tem condições para prosseguir, situação que não é exclusiva de Portugal (Lambe, 1989). Assim, uma parte significativa das contraordenações não segue sequer para processo administrativo, o que significa que as coimas acabam por prescrever<sup>xxv</sup>.

Caso o infrator proceda à impugnação, o processo será analisado por juristas da ANSR que examinam as alegações do impugnante e decidem pelo arquivamento ou avanço do processo contraordenacional, devendo o impugnante ser notificado da decisão. Caso decorra o prazo de prescrição do procedimento sem que seja dada resposta ao impugnante o procedimento extingue-se. Ora, como será fácil de perceber, a ANSR, entidade encarregue da “*coordenação estratégica do combate à sinistralidade*” (ANSR, 2014), e autoridade administrativa, emite orientações para uniformização da atuação das entidades fiscalizadoras de trânsito, decide processos, recebe diariamente solicitações em número não quantificável por parte de entidades como Tribunais, Provedor de Justiça, IGAI e mesmo forças de segurança, pedidos estes que são prioritários em relação às impugnações de autos de contraordenação. Considerando que dispõe atualmente de 18 juristas (inequivocamente escassos), necessita de racionalizar recursos e dar resposta às questões prioritárias, o que ocupa na maioria do tempo estes elementos, ficando a resposta a impugnações relegada para segundo plano. Mais, para que um processo contraordenacional possa avançar, é necessário que o mesmo, chegado à ANSR em suporte físico ou através do SCOT, seja registado no SIGA desde que não apresente incongruências e tenha, por isso, que ser devolvido à entidade autuante, registo que não é feito desde agosto do ano transato, altura em que o contrato que garantia a existência de mais 45 juristas que se dedicavam ao tratamento dos processos findou.

Face a impugnação, o primeiro desafio coloca-se com a necessidade de localizar o processo em causa, dificultado por se encontrar em suporte físico e portanto ainda não desmaterializado. A impugnação seria analisada sendo dada resposta ao reclamante, o que atualmente acontece em situações pontuais quando os juristas têm disponibilidade para tal. Imaginando a existência de milhares ou mesmo dezenas de milhares de impugnações e os recursos humanos existentes, bem como a inexistência (por agora) de uma política de tratamento preferencial de infrações mais graves, admitamos, que é humanamente impossível dar resposta a todas as solicitações. Mais, face à escassez de meios humanos, atualmente apenas está a ser dado seguimento aos processos cujas coimas são liquidadas no momento da deteção da infração pois é necessário, nas contraordenações graves e muito graves proceder à aplicação de sanções acessórias.

As consequências das restrições orçamentais podem ser desastrosas e para que tenhamos noção da barbaridade dos números, entre 2010 e 2015, prescreveram por infração às normas que regulam o estacionamento, a nível nacional, 115.865.487 processos por contraordenação<sup>xxvi</sup> (dos registados no SIGA). Ora, não será difícil ao cidadão perceber que as piores consequências poderão advir do facto de ser intercetado aquando do cometimento de infração, altura em que verá os seus documentos apreendidos caso não efetue o pagamento da coima. Nos restantes casos, revela-se extremamente difícil conseguir que os infratores sejam efetivamente sancionados, o que gera nos condutores a perceção da ineficiência do sistema, apontada por Jenenkova (2010) como fator decisivo na adoção de conduções agressivas. Segundo Lambe (1989), é possível melhorar o sistema mediante medidas mais drásticas na punição dos infratores reincidentes, nomeadamente, rebocando os veículos quando nova infração às normas do estacionamento é verificada, o que poderia até ser viável mediante alteração legislativa, e sobretudo, dotando as entidades fiscalizadoras de meios materiais e humanos para tal.

Desde os seus primórdios, o sistema de processamento das contraordenações sofreu profundas alterações. As decisões, antes tomadas pelos Tribunais, cabem hoje a uma autoridade administrativa que, desprovida de meios, procura levar a cabo a missão que lhe está legalmente cometida. Durante décadas, àqueles que não efetuassem o pagamento das multas em que fossem condenados, caberia pena de prisão correccional, ficando a sua dívida saldada perante a sociedade. Atualmente, tal é impensável mas fomentador de um escapar às responsabilidades pouco antes visto.

### **CAPÍTULO III – ESTACIONAR NA CIDADE DE LISBOA: A QUESTÃO URBANÍSTICA**

É do conhecimento geral quão complicado é entrar na cidade de Lisboa pela manhã, circular e estacionar durante o dia e sair ao final do dia. Um número significativo de cidadãos sentiu as dificuldades de estacionar em Lisboa, em zonas pagas e não pagas, parques públicos ou privados (pagos ou não), ou zonas de estacionamento improvisadas que surgem pela cidade (Lourenço, 2009). O número de lugares de estacionamento disponíveis e a sua localização, o desenho da via pública (Neto & Barbosa, 2015) e a sinalização (Balcazar et al., 1988; Cope, Allred, & Morsell, 1991), impactam fortemente nos hábitos de estacionamento dos condutores, os quais, como já exposto, afetam a circulação rodoviária. Importa perceber de que forma o desenho do espaço público impacta nos hábitos e nas preferências de estacionamento dos condutores e ainda identificar as zonas críticas da cidade no que ao estacionamento respeita.

#### **1. A IMPORTÂNCIA DO PLANEAMENTO URBANO**

A premissa que o desenho do espaço público afeta o bem-estar e o comportamento dos cidadãos, podendo ser usado como mecanismo de prevenção inibindo a prática de delitos e de desordens, começou a ser debatida na década de 60 do século passado quando Jane Jacobs, jornalista, defendeu a preponderância do desenho do espaço público na edificação urbana, criticando a opção pela construção, nos grandes centros urbanos, de arranha-céus que dominam a paisagem e nos quais se optou por construir ocasionalmente amplos espaços ajardinados, defendendo o regresso às ruas típicas onde se verificava uma coexistência de residências, estabelecimentos comerciais e de lazer, permitindo manter as ruas vigiadas (Jacobs 1961/1991). Retirou-se a via pública ao cidadão diminuindo-se os espaços nos quais podia circular e promoveu-se a deserção das ruas, o que criou oportunidades para a prática de atos delinquentes. Segundo a autora, é necessário apostar na territorialidade, delimitando de forma evidente o espaço público do privado, aumentar a vigilância natural, através da arquitetura dos edifícios, dotando as fachadas de janelas que permitam ver o que acontece nas ruas, ou tornando os espaços aprazíveis para que os cidadãos, de todas as etnias e classes sociais, os possam e queiram frequentar, providenciando-se ainda passeios amplos e desimpedidos por forma a permitir a sua utilização. Colocam-se assim “os olhos na rua, os olhos daqueles que podemos apelidar de proprietários naturais da rua” (Jacobs, 1961/1991, p. 46), o que permitirá estabelecer um controlo social informal e, com este, inibir a adoção de comportamentos desviantes.

Apesar de amplamente criticada a semente estava lançada, o que levaria a que Jeffery (1971) avançasse com o conceito “*Crime Prevention Through Environmental Design*”, através do qual defende que a componente urbanística dos espaços cria oportunidades

para a prática do ato delinquente. Assim, é possível, através de alterações no espaço físico que permitam mitigar vulnerabilidades que o mesmo apresente, aumentando a vigilância natural, o controlo de acessos e a territorialidade, definindo a propriedade dos espaços e a manutenção dos espaços públicos, esta última envolvendo a participação da população, diminuir a ocorrência de fenómenos delinquentes, tornando as comunidades mais salubres (Carter, Carter, & Dannenberg, 2003). De acordo com este conceito, as alterações ao espaço influenciam o indivíduo, ser racional, que percecionando o risco de deteção como elevado, optará por conformar o seu comportamento às normas legais em vigor (Fernandes, 2007; Jeffery, 1971, 1977, 2000).

Newman (1972, 1996), por sua vez, desenvolve o conceito de “*Defensible Space*”, traduzido em espaços arquitetonicamente desenhados por forma a permitir que os próprios “*residentes controlem as áreas junto às suas casas*” (1996, p. 9), sem que a defesa desses espaços esteja dependente da intervenção de organismos estatais. Isto permite envolver os cidadãos no controlo do espaço permitindo que desenvolvam um sentimento de apropriação afetiva dos espaços, promovendo o aumento da vigilância e a delimitação clara dos espaços (entre públicos e privados) com recurso a barreiras físicas e simbólicas, reduzindo assim as oportunidades para cometimento de delitos.

Intervindo na questão urbanística, nomeadamente na iluminação pública, na criação e manutenção de ruas aprazíveis e nas quais os edifícios habitacionais convivam com estabelecimentos comerciais e culturais, dando às ruas diversos usos, no traçado das vias e nas fachadas dos edifícios, intervém-se indiretamente sobre os comportamentos (Souza & Compans, 2009), sendo possível e desejável envolver a comunidade nas mudanças que permitirão uma melhoria no seu bem-estar (Carter et al., 2003). No que ao estacionamento irregular importa, a existência de sinalização vertical acompanhada de painel adicional revela-se suscetível de diminuir a opção pelo estacionamento irregular (Balcazar et al., 1988; Cope et al., 1991). Da mesma forma, o tipo de marcação rodoviária dos lugares de estacionamento (paralelo ou em espinha), impacta, não só na congestão do fluxo rodoviário mas também na escolha pelo estacionamento irregular (Yousif & Purnawan, 1999), sendo ainda de relevar que a existência de dispositivos de controlo de tráfego, como é o caso, por exemplo, de sinalização semafórica e a existência de interseções de via, têm impacto na taxa de sinistralidade e de gravidade dos acidentes de viação com peões (Yu, 2015).

Ainda, o tipo de materiais usados na construção de parques de estacionamento residenciais e a segurança que os espaços transmitem, impactam na escolha do estacionamento na via pública (ainda que de forma irregular) em detrimento do estacionamento em garagens (Stubbs, 2002). O exposto permite afirmar o desenho do espaço público urbano como fator preponderante na adoção de comportamentos,

podendo as opções urbanísticas constituir-se como desencorajadoras do estacionamento irregular e fator de melhoria na qualidade do espaço urbano (Behzadfar & Shakibamanesh, 2011), no qual a disponibilidade de estacionamento se revela um factor chave (Wey & Wei, 2016).

Lisboa tem características únicas que a levam a ser visitada e revisitada: paisagem marcada pelo rio Tejo, sete colinas, miradouros, arquitetura, bairros históricos, gentes... mas há algo que marca profundamente a paisagem de qualquer cidade e que não pode ser menosprezado, a engenharia e a gestão do tráfego, parte integrante do planeamento urbano (Hamilton-Baillie, 2010).

Durante décadas deu-se primazia ao automóvel em detrimento da circulação pedonal, tornando a circulação em e para Lisboa mais atrativa se feita de automóvel. Para isto contribuiu o desenvolvimento das zonas urbanas periféricas, com oferta de habitação mais acessível, bons acessos viários e transportes públicos deficitários, mantendo-se a cidade como local de trabalho. A aquisição de transporte individual e sua utilização nas deslocações diárias aumentou a procura por estacionamento numa cidade que não se encontrava preparada (Simões, 2011), verificando-se uma verdadeira preocupação com a gestão do estacionamento na cidade (o que deveria ter sido feito desde sempre) nas últimas duas décadas, época em que se procurou gerir a circulação e o estacionamento automóveis através da taxação do estacionamento público e do condicionamento do acesso e estacionamento em áreas históricas da cidade (EMEL, 2015). Todavia, a apropriação da cidade pelo automóvel e necessidade de estacionar subjacentes, tinham já integrado o estacionamento irregular.

É hoje assumido que a devolução do espaço ao cidadão, transformando ruas outrora entregues à circulação de veículos automóveis ou nas quais o estacionamento é ostensivo em ruas pedonais, é capaz de revitalizar cidades tornando-as mais apelativas, quer aos seus habitantes quer a quem as visita ou nelas trabalha (Gehl & Gemzoe, 2000; Neto & Barbosa, 2015), tendo ainda impacto a nível comportamental e na saúde dos seus habitantes (Morrison, Thomson, & Petticrew, 2004; Nash, 2005) e segurança dos cidadãos (Souza & Compans, 2009). Outra opção é criar condições para que peões e veículos possam conviver nos mesmos espaços, sem que se recorra a demarcação ostensiva, escolhendo mobiliário urbano que se integre harmoniosamente na paisagem e iluminação adequada, o que poderá levar a que os condutores, pela sobrecarga mental que a paisagem lhes incute, sintam necessidade de diminuir a velocidade ao circularem pelas artérias, diminuindo a probabilidade de ocorrência de acidentes (Hamilton-Baillie, 2010).

Por outro lado, parte da população prefere utilizar o seu próprio veículo do que recorrer a transportes públicos, assumindo o desenho das áreas de estacionamento um papel preponderante para a vitalidade de zonas chave para a economia das cidades (Behzadfar



& Shakibamanesh, 2011), o que impõe que se encontre um equilíbrio entre a garantia que a circulação de peões se faz sem obstáculos e que a circulação de veículos é possível com o mínimo de congestionamentos de trânsito possível, assegurando a existência de lugares de estacionamento (na via pública ou em parques, subterrâneos ou não) que garantam a não frustração da ida a dada zona por inexistência de estacionamento. Não obstante, é essencial que as zonas afetas ao estacionamento estejam bem assinaladas (e assim, fáceis de localizar) e sejam visualmente agradáveis, evitando a sensação de desordem que podem facilmente transmitir e, porque a segurança é uma preocupação constante, recorrer a estruturas como *“escadarias abertas ou delimitadas por vidro, elevadores panorâmicos e até níveis de iluminação, [podem] amplificar o conforto psicológico para os utilizadores”* (p. 38) na construção dos parques de estacionamento.

A escolha da localização das zonas de estacionamento é crítica pois, relativamente ao estacionamento na via pública, pode afetar a fluidez do trânsito, quer pela dimensão reduzida das faixas de rodagem que invariavelmente leva a que estacionar ou abandonar o lugar de estacionamento impacte na normal circulação rodoviária, facto mais pronunciado quando se trata de estacionamento em espinha (Yousif & Purnawan, 1999), quer pelo estacionamento, por exemplo, em segunda-fila, que impede a circulação em vias destinadas ao trânsito rodoviário, causando frequentes engarrafamentos (Kladeftiras & Antoniou, 2013). Além disso, as escolhas dos municípios na construção de áreas de estacionamento e a sua localização podem ser vistas sob uma perspetiva económica.

Fiorillo e Secchi (2012), usando o exemplo de Itália (mas que se pode facilmente aplicar a Lisboa), mostram que a construção massiva de parques de estacionamento na via pública para dar resposta à elevada procura de estacionamento em horas de grande afluência à cidade dão ao cidadão a ideia que o estacionamento é excessivo e dificilmente fiscalizável, o que encoraja o estacionamento irregular. Tem-se optado por utilizar os espaços públicos disponíveis, opção à primeira vista pouco onerosa financeiramente, mas do ponto de vista económico, altamente dispendiosa pois faz-se à custa *“da escassez de espaços urbanos, da fração variável de congestão do trânsito gerada pelos condutores que procuram estacionamento, manobras de estacionamento, estacionamento em segunda-fila, e o custo de oportunidade de usar a estrada para outros fins”* (p. 508), e as tarifas pagas pelos condutores não cobrem os custos económicos expostos.

Assim devem planear-se cuidadosamente a construção de áreas de estacionamento e geri-las eficazmente, mantendo um registo rigoroso dos lugares disponíveis por forma a adaptar a oferta à procura, opções que juntamente com alterações ao ambiente rodoviário permitirão modificar, a longo prazo, o comportamento dos condutores (Fiorillo & Secchi, 2012; Hamilton-Baillie, 2010), melhorando a mobilidade com impactos positivos no meio-ambiente (Merriman, 2016). Esta mudança poderá, todavia, não ser pacífica já que

estudos de Stubbs (2002) mostram que os cidadãos têm, regra geral, a percepção que o estacionamento é escasso, opinião partilhada mesmo por quem não possui automóvel.

## **2. CARACTERIZAÇÃO DAS ÁREAS DE ESTACIONAMENTO**

Em Lisboa procurou-se melhorar a mobilidade urbana, através da aposta no princípio do utilizador-pagador (Torres, 2014). Nas áreas em que esta aposta foi feita, dividiu-se a cidade em coroas e eixos tarifados, variando as tarifas e o período máximo de estacionamento permitido consoante a rotatividade que é necessário garantir nos eixos viários, sendo as coroas tarifadas vermelhas as de maior rotação (também mais dispendiosas), nas quais se revela necessário desencorajar a procura de estacionamento e consequente trânsito automóvel, assegurando assim a disponibilidade de estacionamento (CML, 2014) ou, seja, elevada rotatividade. Estas zonas encontram-se bem servidas por transportes públicos, o que garante elevada acessibilidade sem que seja necessário recorrer a transporte individual (CML, 2014; Pereira, 2015). Tal pode permitir a melhoria da mobilidade urbana, condição essencial para melhorar a qualidade de vida dos cidadãos, com impacto a nível ambiental e económico (Fiorillo & Secchi, 2012) diminuindo o tráfego automóvel, possibilitando melhores condições de circulação aos que têm que recorrer a veículos próprios e que os peões possam usar a via pública sem preocupações de maior com a sua segurança (EMEL, 2016).

Em 2005 (últimos dados oficiais - DMMT da CML), existiam em Lisboa cerca de 313.400 lugares de estacionamento, dos quais 153.000 na via pública<sup>xxvii</sup>, sendo os restantes em parques de acesso público<sup>xxviii</sup>, incluindo lugares em centros comerciais<sup>xxix</sup> e em parques privados, quer residenciais, quer afetos a serviços<sup>xxx</sup> (CML, 2005). Se se considerar que já então a taxa de ocupação de lugares de estacionamento na via pública (entre estacionamento legal e ilegal) se cifrava em 116% dos lugares disponíveis (equivalente a 178.000 lugares), poderemos deduzir que a oferta de lugares de estacionamento disponíveis era deficitária para a procura verificada. Importa no entanto ressaltar que os dados apontam para que cerca de 32% do estacionamento seja irregular (cerca de 57.000 lugares), o que acabaria por dar um saldo de lugares de estacionamento regular na via pública de cerca de 32.000 lugares que não são ocupados<sup>xxxi</sup>.

Atualmente e segundo o DEE da EMEL, existirão na via pública cerca de 200.000 lugares de estacionamento não tarifado, tendo a EMEL a seu cargo cerca de 52.240 lugares de estacionamento tarifado na via pública e 4.586 lugares em parques (EMEL, 2016), tendo este aumento sido feito à custa dos lugares gratuitos, o que parece justificar-se plenamente pois, segundo Shoup (1997, p.4<sup>xxxi</sup>) *“o problema fundamental [do estacionamento em geral] é o estacionamento gratuito”*. O autor defende que todos pagam indiretamente pelo estacionamento, estando este subjacente aos preços de

habitação própria, arrendamentos, aquisição de bens e serviços, situações que não se consideram normalmente, mas, no papel de condutores, pagar pelo estacionamento estranhamente não é bem aceite. Uma solução passaria por afetar os lucros obtidos com a cobrança das tarifas de estacionamento à melhoria das vias públicas e não tanto por disponibilizar parques de estacionamento gratuitos (Shoup, 1997, 1999).

Dos lugares cuja gestão é da EMEL, cerca de 6.000 destinam-se a detentores de dísticos de residente, os quais são atribuídos a residentes permanentes e não permanentes para utilização na zona de residência com um limite de três dísticos por habitação, sendo ainda possível dispor de segunda zona, desde que em zona contígua à da residência (exceto na zona tarifada vermelha). Estes dísticos são também destinados a estudantes e trabalhadores temporários mediante pagamento de taxa (CML, 2014).

A necessidade de providenciar lugares de estacionamento para residentes e reservar zonas a estes afetos poderá relacionar-se com a possibilidade de, nas operações de loteamento, o particular poder eximir-se à cedência de terreno para construção de estacionamento público (obrigatória nos termos do art 87º e 88º do RPDML) mediante o pagamento de uma compensação financeira ao município (art. 63º-A, al. c) do Aviso n.º 5147/2013, do Município de Lisboa – RMUEL, conjugada com art. 89º do RPDML), em casos excecionais (art. 89º do RPDML<sup>xxxiii</sup>) transferindo para este a responsabilidade de construção do estacionamento<sup>xxxiv</sup>.

De facto, Portugal não é caso único. Estudos demonstram que o pagamento de compensações, a médio/longo prazo pode ser uma opção mais sustentável e que permita controlar a oferta de estacionamento, desincentivar o transporte em viatura individual e dar aos municípios condições financeiras para melhorar infraestruturas viárias, *design* urbano e reabilitar as zonas históricas (Shoup, 1999), ao mesmo tempo que a prática internacional tem mostrado que, por questões de sustentabilidade, mudança de comportamentos e melhoria ambiental, em zonas residenciais é desejável que a construção de lugares de estacionamento seja em número inferior a uma unidade por fogo (Stubbs, 2002), caminho que Lisboa parece estar a tomar.

Para identificar as zonas urbanas críticas de Lisboa recorreremos aos dados fornecidos pela EMEL, cuja extração foi realizada do programa OPERA, tendo os mesmos sido tratados com recurso ao Excel. Esta opção é viável pelo facto de a EMEL fiscalizar todas as infrações de estacionamento e não apenas o tarifado. A PML apenas iniciou a utilização do SCOT em junho do ano transato, não dispondo dos dados necessários em suporte digital mas apenas físico. No que à DT respeita, apesar dos dados relativos às infrações registadas em 2015 terem sido extraídos do SCOT, o elevado número de infrações registado (25.226) e a complexidade que o seu tratamento acarretaram, forçaram-nos a optar apenas pelos fornecidos pela EMEL.

Apesar de serem detetadas infrações às normas que regulam o estacionamento um pouco por toda a cidade, optámos por estabelecer como critério o número de infrações elaboradas por dia de trabalho dos elementos da EMEL<sup>xxxv</sup>. Foi assim possível identificar como zonas críticas da cidade (Apêndices V e VI): Av. da Liberdade e artérias adjacentes (Figura 1); Rua Castilho e artérias adjacentes (Figura 2); Av. António Augusto Aguiar, Praça Duque de Saldanha e artérias envolventes (Figura 3); Av. da República, Av. 5 de Outubro e artérias envolventes (Figura 4); Campo Grande, Av. da Igreja, Av. Prof. Gama Pinto e artérias envolventes (Figura 5); Av. do Índico e artérias envolventes (Figura 6).

As zonas em questão reúnem áreas residenciais, laborais e espaços comerciais, o que causa uma grande afluência de pessoas, mas também têm em comum o facto de estarem bem servidas de transportes públicos, o que deveria, à partida, desencorajar o uso de veículo próprio e encorajar o uso de transportes públicos.

## CAPÍTULO IV – METODOLOGIA

No presente capítulo escreveremos a metodologia deste estudo, e numa primeira fase apresentaremos os objetivos (geral e específicos), as perguntas derivadas e as hipóteses, para em seguida descrever os instrumentos usados, nomeadamente as fases de construção do inquérito por questionário e as entrevistas, bem como os procedimentos de aplicação do instrumento construído, a definição do universo de estudo e construção da amostra. Por fim, caracterizaremos a amostra inquirida.

### 1. OBJETIVOS E HIPÓTESES

Considerando a pergunta base da investigação definimos como objetivo geral conhecer a perceção dos elementos fiscalizadores do trânsito na cidade de Lisboa no sentido de saber se o sentimento de impunidade será um dos motivos que levam os condutores lisboetas a optar pelo estacionamento irregular dos seus veículos. Especificamente procurámos: Identificar as causas do estacionamento irregular que se verifica globalmente na cidade de Lisboa, confirmar a existência do sentimento de impunidade que se afirma grassar na cultura rodoviária portuguesa, verificar se é possível afirmar a existência de uma tipologia de condutores que mais opta por este tipo de estacionamento, confirmar se a experiência de interação com o cidadão afeta a perceção dos elementos fiscalizadores, identificar as razões que influenciam a atuação dos elementos fiscalizadores face ao estacionamento irregular, conhecer o impacto das políticas de fiscalização adotadas pelas entidades fiscalizadoras na perceção do sentimento de impunidade pelos elementos fiscalizadores. Para tal, recorreremos a quem lida direta e diariamente com este fenómeno (pois poderá ter uma perceção mais apurada e realista) que afeta todos nós, independentemente da idade, género ou condição social, e que deve ser uma preocupação da comunidade como um todo.

Considerando os objetivos e pergunta base da nossa investigação apresentamos as seguintes perguntas derivadas, as quais, segundo Fortin (2009, p.101), “*decorrem directamente do objectivo e especificam os aspectos a estudar*”:

PD1 – O que motiva o condutor a estacionar irregularmente?

PD2 - O que está na génese do sentimento de impunidade e como pode este ser mitigado?

PD3 - Será possível afirmar a importância da idade, género e condição socioeconómica na opção pelo estacionamento irregular?”

PD4 – Poderá a experiência de interação com o cidadão afetar a perceção dos elementos fiscalizadores?

PD5 - Será possível afirmar a existência de um sentimento de impotência por parte dos elementos fiscalizadores?”

PD6 - Poderão as políticas de fiscalização influenciar a percepção dos elementos fiscalizadores?

Propomos então as seguintes hipóteses:

H1 – A opção pelo estacionamento irregular é explicada pelo sentimento de impunidade, pelo desenho do espaço público e por questões conjunturais de momento.

H2 - O sentimento de impunidade resulta da ausência de punição face à violação das normas, contribuindo ainda para a sua construção, entre outros, a aceitação social da infração e a incerteza da sanção.

H3 – Quanto mais fiscalização, menor o sentimento de impunidade.

H4 - Quanto maior a incerteza da sanção, maior o sentimento de impunidade

H5 - As características pessoais e socioeconómicas dos condutores impactam na sua escolha pelo estacionamento irregular.

H6 - A interação com o cidadão afeta diferenciadamente a forma como os elementos fiscalizadores percebem o sentimento de impunidade e o estacionamento irregular.

H7 - Permitir que os condutores estacionem irregularmente contribui para que os elementos fiscalizadores se sintam impotentes.

H8 - Políticas de fiscalização menos tolerantes impactam na percepção que os elementos fiscalizadores têm do sentimento de impunidade.

## **2. INSTRUMENTOS E PROCEDIMENTOS**

Para cumprir os objetivos da presente investigação, de natureza empírica exploratória e inédita nesta área, a consulta de investigadores que dominam o inquérito por questionário mostrou que, tendo em conta os objetivos da investigação e os recursos à disposição (Quivy & Campenhoudt, 2005), (nomeadamente o recurso “tempo”), era essencial a construção de um instrumento de recolha de dados de natureza quantitativa “*capaz de produzir (...) as informações adequadas e necessárias para testar as hipóteses*” (Quivy & Campenhoudt, 2005, p. 181) apresentadas. Assim, e antes de se iniciar a construção do instrumento de recolha de dados, foram realizadas entrevistas exploratórias a um Engenheiro do Laboratório Nacional de Engenharia Civil, um Antropólogo e especialista em Segurança Rodoviária, bem como a um especialista em Metodologia e vários especialistas em Trânsito, às quais acresceu a análise de documentos. Além disso, efetuou-se a observação direta dos meios humanos e materiais ao dispor de cada entidade, bem como da forma como os elementos com competência de fiscalização interagem entre si, visitando as sedes de cada uma das entidades.

Com base nestes procedimentos, elaborou-se um questionário, constituído essencialmente por perguntas de resposta fechada, tendo sido incluída uma pergunta de resposta aberta através da qual os participantes poderiam deixar comentários ou dar o

seu contributo sobre o tema, o que permitiria esclarecer algumas respostas. Conforme a metodologia científica, em seguida o questionário foi pré-testado (Quivy & Campenhoudt, 2005; Sarmiento, 2013) por seis elementos que haviam já exercido funções de fiscalização nas entidades com competência para fiscalização na cidade de Lisboa (2 por entidade), e por isso, especialistas na área do Trânsito, mas que já não têm atualmente ligação a nenhuma das entidades em estudo, não havendo assim probabilidade de fazerem parte da amostra final. Foi verificada a clareza e precisão das perguntas, a sua pertinência e compreensão por cada um dos 6 elementos, tendo sido possível refinar o instrumento de recolha de dados eliminando questões dúbias, tendenciosas e que causavam dificuldades de compreensão. O questionário foi também revisto por um painel de especialistas em Metodologia e em Trânsito por forma a garantir que obedecia, por um lado, às regras metodológicas de elaboração de um inquérito por questionário e, por outro, se se aproximava daquela que é a realidade dos elementos com competência para fiscalização numa área tão complexa como é o Trânsito. Assim, de um total de 72 questões iniciais chegou-se ao total de 55 questões.

Este instrumento de recolha de dados revela-se de fácil aplicação podendo ser utilizado em grande escala, sendo os dados recolhidos de forma sistematizada. A população foi criteriosamente escolhida e as questões formuladas de forma clara e unívoca, sendo o universo de referência das perguntas e dos inquiridos correspondente, já que a amostra foi constituída por elementos com funções operacionais de fiscalização de Trânsito. A recolha de dados decorreu numa atmosfera de confiança e familiar (Quivy & Campenhoudt, 2005), na sede de cada uma das entidades.

Para evitar influenciar de alguma forma os entrevistados, tendo já exercido funções de fiscalização de Trânsito na DT, abstivemo-nos de ser relacionados com a aplicação do questionário. Assim, após obtenção da respetiva autorização<sup>xxxvi</sup>, a aplicação do questionário, “*de administração directa*” (Quivy & Campenhoudt, 2005, p. 188) decorreu, na DT e na PML entre o início de janeiro e meados de março de 2016 e na EMEL, por a formalização da aceitação da colaboração por parte desta entidade ter chegado apenas no final de fevereiro, na segunda e terceira semanas de março, o que exigiu que nos afastássemos ligeiramente do cronograma inicial por motivos alheios ao nosso plano.

Conforme informação de cada entidade, a aplicação foi feita de forma voluntária, tendo sido solicitado que, para melhor assegurar o anonimato e confidencialidade dos participantes e considerando que os questionários foram entregues em formato papel a um responsável de cada uma das entidades, elemento de ligação responsável por esclarecer os inquiridos dos objetivos da investigação (não obstante do inquérito constar uma parte introdutória que enquadrava a investigação e explicava os seus fins), os mesmos fossem depositados numa caixa selada, a abrir apenas pelo investigador.

Contudo, esta operacionalização tornava-se difícil por exigir dos elementos procedimentos para os quais não dispunham de tempo, assim os questionários foram colocados em envelopes, tendo sido entregues ao investigador desta forma.

O questionário é constituído por cinco grupos. O primeiro pretendeu obter a caracterização sociodemográfica da amostra com indicação da idade, género, tempo de serviço, frequência de fiscalização de estacionamento e tipo de fiscalização levada a cabo (por iniciativa própria, por denúncia ou programada), procurando-se ainda averiguar se os elementos haviam já sido autuados, qual o motivo da infração e se haviam efetuado o pagamento da coima. O segundo grupo solicitou que fosse considerado o período das 8H00 às 20H00 em dias úteis, por forma a estabelecer um período temporal em que todos os elementos exercessem funções já que a entidade EMEL apenas fiscaliza em dias úteis, em período essencialmente diurno. Procurou conhecer a perceção que os elementos têm das diferentes causas que estarão na origem do estacionamento irregular na cidade de Lisboa, tentando saber quais os fatores que contribuem a construção do sentimento de impunidade que se afirma grassar na comunidade quando se aborda a questão rodoviária. Para o efeito, apresentaram-se 30 afirmações (devidamente integradas em dimensões tidas em conta aquando da sua construção), tendo-se recorrido a uma escala de *Likert* ímpar de 5 pontos em que 1 = “Não concordo nada”; 2 = “Concordo pouco”; 3 = “Concordo moderadamente”; 4 = “Concordo muito”; 5 – “Concordo Totalmente”.

No terceiro grupo indagou-se a frequência com que os elementos se depararam com determinadas situações no seu dia-a-dia (no último ano), o que nos permitirá verificar qual a experiência de interação com o cidadão e se tal tem impacto nas suas perceções. Recorreu-se novamente a uma escala de *Likert* ímpar de 5 pontos, desta feita com 1 = “Nunca”; 2 = “Algumas vezes por ano”; 3 = “Algumas vezes por mês”; 4= “Algumas vezes por semana”; 5 = “Todos os dias”.

Com o quarto grupo pretendeu-se perceber quais as medidas que os elementos percecionam como tendo maior eficácia no combate ao estacionamento irregular, tendo-nos socorrido de uma escala de *Likert* ímpar de 5 pontos, em que 1=“Nada eficaz”; 2=“Pouco eficaz”, 3=“Moderadamente eficaz”; 4=“Muito eficaz”; 5=“Muito eficaz”; e, por fim, no quinto grupo, procurou-se perceber se haveria uma tipologia de condutores que fosse especialmente prevaricadora no estacionamento (idade, género e condição socioeconómica), com recurso a escala de *Likert* ímpar de 5 pontos com : 1=“Não concordo nada”; 2=“Concordo pouco”; “3=Concordo moderadamente”; “4=Concordo muito”; 5=“Concordo Totalmente”.

Posteriormente, considerando os objetivos e hipóteses do estudo bem como os princípios que nortearam a construção das afirmações, estas foram agrupadas de forma a constituírem dimensões conforme Apêndice VII. Por se tratar de um estudo exploratório e



a construção de instrumentos não ser o objetivo mas um meio deste estudo, as dimensões foram criadas de acordo com os objetivos e por um painel de 3 peritos, dois em conteúdos policiais/trânsito e um em metodologia. Não foram efetuadas análises estatísticas como análise fatorial exploratória por se considerar que ultrapassa os objetivos do estudo e a amostra não é representativa para todas as entidades, resultando ainda de participação voluntária. Recolhidas as respostas, o questionário foi codificado, tendo os dados obtidos sido introduzidos em matriz própria e, uma vez cotado o mesmo<sup>xxxvii</sup>, tratados estatisticamente no software SPSS 23 (*Statistical Package for the Social Science*,).

Ao inquérito por questionário acresceram entrevistas devidamente autorizadas semi-dirigidas, ao Adjunto da DT, à Comandante da Esquadra de Trânsito da PML e ao Chefe do Serviço de Fiscalização da EMEL, com o intuito de procurar perceber como é operacionalizada a fiscalização de estacionamento em cada uma das entidades, e qual a importância que cada uma delas lhe atribui. Tendo em consideração o objetivo das entrevistas não se sentiu necessidade de proceder a uma análise de conteúdo em sentido estrito, mas sim retirar das mesmas as informações necessárias para responder aos objetivos do estudo.

A opção pelo recurso simultâneo aos métodos quantitativo e qualitativo, também designado pelo termo anglo-saxónico *Mixed Methods* (Creswell, 2008) foi efetuada para obter informação que nos seria vedada apenas por um. Lund (2005, p. 130) defende mesmo que “os métodos quantitativos e qualitativos deveriam ser apresentados aos estudantes de uma forma unificada” e que deveríamos “aprender a combinar de forma efetiva os dois tipos de métodos por razões de validade e para gerar novos problemas de investigação e hipóteses”.

### **3. CARACTERIZAÇÃO DA AMOSTRA**

O universo compõe-se de 490 elementos, distribuídos por 3 entidades. Procurámos que a amostra aleatória simples representasse o universo em estudo, recorrendo, por se tratar de uma população finita, à equação  $n = \frac{p \times (1-p)}{\frac{\varepsilon^2}{Z_{\alpha/2}^2} + \frac{p \times (1-p)}{N}}$  para cálculo da amostra, tendo por

base um intervalo de confiança de 95% e uma margem de erro de 5%, conferindo ao estudo uma validade importante (Sarmiento, 2013). Contudo, por se tratar de um estudo cujo principal objetivo foi conhecer (com o maior rigor científico possível) um fenómeno, recorrendo para tal à análise de literatura e tendo verificado que o mesmo ainda não foi explorado até ao momento, especialmente se combinarmos perceção de elementos fiscalizadores de trânsito, estacionamento irregular e sentimento de impunidade, considerando que é um estudo de tipo exploratório e dependente da participação

voluntária e disponibilidade dos elementos fiscalizadores que, de si, têm um dia-a-dia exigente e agitado, apenas foi possível obter uma amostra de 336 participantes, dos quais, 84% (281) do género masculino e 16% (55) do género feminino, sendo 50% da amostra constituída por elementos da DT (168), 6% da PM (20) e 44% da EMEL (148). Tendo por base o universo de estudo e a amostra obtida, é possível afirmar que, para o intervalo de confiança e erro admitidos, a amostra é representativa para a PSP e a EMEL, mas não para a PML.

A idade dos participantes varia entre os 23 e os 58 anos, apresentando uma média de idades de 38,85 anos com um desvio-padrão de 8,01 anos, e moda de 35 e 40 anos. O tempo de exercício de funções de fiscalização de trânsito situa-se entre 1 e 34 anos, a que corresponde uma média de 11,10 anos com um desvio-padrão de 8,03 anos, com moda de 1 ano. Dos inquiridos, 51% fiscaliza estacionamento diariamente, 19% fazem-no algumas vezes por semana, 11% algumas vezes por mês, 9%, algumas vezes por ano e 11% poucas vezes por ano. A fiscalização é realizada maioritariamente por iniciativa própria, seguindo-se a fiscalização programada e a fiscalização por denúncia (Apêndice VIII).

Dos elementos que compõem a amostra, 59% foram autuados, dos quais 33% por estacionamento irregular (em termos absolutos, a infração mais frequente), 30% por excesso de velocidade, 1,3% por falta de inspeção periódica obrigatória, 2% por utilização continuada de aparelho radiotelefónico (telemóvel) durante o exercício da condução, e 13% por outras infrações (destas, 21% por condução sob influência de álcool, 27% por não utilização de cinto de segurança, 7% por utilização indevida do corredor de circulação “BUS”, 7% por desrespeito da distância de segurança, 7% por trânsito proibido, 7% por não se fazer acompanhar da documentação obrigatória, 7% por transposição de linha contínua, 7% por não sinalização de mudança de direção e 7% por utilização indevida das luzes de nevoeiro). Dos elementos autuados, 46,0% efetuaram o pagamento da coima, 6,7% efetuaram o pagamento da coima tendo impugnado posteriormente, apenas 1,7% não efetuaram o pagamento e 5,0% não efetuaram o pagamento e impugnaram a autuação (Apêndice IX).

## CAPÍTULO V – ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

No presente capítulo apresentaremos os principais resultados obtidos, procedendo à sua discussão de forma a responder à pergunta de partida e aos objetivos a que nos propusemos, bem como a verificar se as hipóteses avançadas se confirmam.

Procederemos, numa primeira fase, a uma análise descritiva dos resultados e posteriormente a uma análise comparativa em função da entidade fiscalizadora. Esta comparação será efetuada nas componentes que para a presente investigação relevam, procurando verificar nomeadamente se políticas de investigação mais agressivas impactam na perceção que os elementos fiscalizadores têm do sentimento de impunidade, da experiência profissional de interação com o cidadão e da eficácia das medidas de combate ao estacionamento irregular.

Para todos os itens apresentados relativos ao grupo II (Tabela 1), o valor mínimo foi de 1 (*Não concordo nada*) e o valor máximo de 5 (*Concordo totalmente*), valores coincidentes com a escala utilizada. Assim, como motivos do estacionamento irregular na cidade de Lisboa destacam-se claramente a questão relativa à comodidade, evidenciando ser mais cómodo estacionar perto do local de destino e que a comodidade dos condutores está acima da dos outros utentes da via são, de acordo com a perceção dos elementos fiscalizadores, motivos de relevo na opção pelo estacionamento irregular. Verificou-se ainda que a prescrição/perdão das coimas e o estacionamento irregular perante elemento de fiscalização sem que daí resulte sanção, e a demora do processamento das contraordenações ajudam a que os condutores se sintam impunes ( $M=3,98$ ), situando-se estes valores no ponto *Concordo muito* e contribuindo para o peso da dimensão impunidade. Seguem-se a perceção de que as infrações às normas que regulam o estacionamento são consideradas menores quando comparadas com outras (perceção coerente com estudos de Reto & Sá, 2003) e a perceção que a falta de meios materiais/humanos das entidades fiscalizadoras contribuem para a incerteza da sanção.

Verificou-se também o entendimento de que o estacionamento por períodos curtos não justifica a procura de estacionamento regular e a desvalorização da sanção, na medida em que existe a perceção que o bloqueio dos veículos não impede o condutor de voltar a estacionar irregularmente. A perceção que o sentimento de impunidade grassa entre os condutores lisboetas, a aceitabilidade social de se estacionar irregularmente e a escassez dos lugares de estacionamento, a perceção que não havendo sanção não justifica que se cumpram as normas e o facto de os lugares de estacionamento existentes serem pagos parecem reunir a concordância dos elementos fiscalizadores, como causas do estacionamento irregular, pendendo para o *Concordo muito*. De relevar que os elementos fiscalizadores concordam pouco com a afirmação de que os condutores que são autuados não voltam a estacionar irregularmente, denotando-se a perceção que, sendo autuados

ou não, a opção pelo estacionamento irregular continua a ser exercida. Esta é também a afirmação que apresenta menor dispersão de resultados em torno da média, sendo a que maior consenso reúne. As restantes afirmações apresentadas tendem para a posição de concordância moderada, não se destacando particularmente das restantes. De relevar apenas que a afirmação que parece reunir menor consenso devido ao elevado desvio-padrão (1,208), correspondente a uma maior dispersão de resultados em torno da média, é a de que os condutores estacionam irregularmente por distração (média de 2,83, correspondente a *Concordo moderadamente*).

Tabela 1 - Média e Desvio Padrão de cada item relativo à percepção dos motivos de estacionamento irregular

Itens - Motivos estacionamento irregular	Média	Desvio Padrão
1.Os lugares de estacionamento disponíveis são escassos.	3,67	1,023
2.Os lugares de estacionamento disponíveis são pagos.	3,58	1,113
3.A insuficiência/ineficácia de sinalização rodoviária propicia o estacionamento irregular.	2,71	1,125
4.A fiscalização do estacionamento é insuficiente.	2,96	1,097
5.Há condutores que estacionam irregularmente por distração.	2,83	1,208
6.Estacionar perto do local de destino é mais cómodo.	4,34	,969
7.Os condutores têm falta de tempo para procurar estacionamento regular.	2,74	1,151
8.Os condutores consideram que estacionar o veículo por períodos curtos não justifica a procura de estacionamento regular.	3,73	1,197
9.Os condutores consideram que a sua comodidade está acima da dos outros utentes da via.	4,02	1,083
10.Os condutores consideram que estacionar irregularmente é normal.	3,66	,964
11.Os condutores têm consciência que ao estacionarem irregularmente perturbam a circulação rodoviária.	2,99	1,135
12.Os condutores consideram que estacionar em cima do passeio é aceitável.	3,57	1,004
13.Os condutores consideram que estacionar em cima das passadeiras é aceitável.	2,98	1,093
14.Os condutores mesmo que a sua viatura seja bloqueada voltam a estacionar irregularmente.	3,73	,924
15.Os condutores mesmo que a sua viatura seja rebocada voltam a estacionar irregularmente.	3,47	1,063
16.O valor das coimas é irrelevante.	2,91	1,161
17.Os condutores sabem que se tiverem um talão de autuação no para-brisas não são autuados novamente.	3,38	1,115
18.Os condutores sabem que sendo sancionados, se impugnarem dificilmente chegam a pagar a coima.	3,30	1,111
19.A certeza que serão autuados leva a que os condutores optem menos pelo estacionamento irregular.	3,13	1,089
20.Os condutores consideram que infrações às normas de estacionamento são infrações menores quando comparadas com outras.	3,75	,916
21.Os condutores optam pelo estacionamento irregular por saberem que a probabilidade de serem autuados é baixa.	3,18	1,118
22.Os condutores sabem que muitas contraordenações prescrevem.	3,44	,963
23.Os condutores que são autuados, não voltam a estacionar irregularmente.	2,04	,878
24.Os condutores que sucessivamente veem prescritas/perdoadas as coimas que lhes são aplicadas, voltam a infringir.	4,08	,887
25.Os condutores acreditam que se o estacionamento irregular não é sancionado, não se justifica que cumpram as normas.	3,64	1,046
26.Os condutores que estacionam irregularmente perante um elemento de fiscalização, não sendo sancionados, continuarão a fazê-lo.	4,08	,926
27.O sentimento de impunidade é uma realidade entre os condutores lisboetas.	3,72	1,035
28.A falta de meios materiais e humanos das entidades com competência para fiscalizar estacionamento contribuem para a incerteza da sanção.	3,75	1,093
29.A demora do processamento das contraordenações e a sua prescrição ajudam a que os condutores se sintam impunes.	3,98	,971
30.Os condutores sabem que não são sancionados.	2,99	1,058

Quando agrupamos as causas por dimensões (Apêndice VII) obtemos os resultados expressos na tabela infra (Tabela 2), verificando-se que as dimensões sentimento de impunidade e estacionamento regular (calculadas com base nas restantes dimensões deste grupo) apresentam valores superiores ao mínimo possível mas também inferiores ao máximo possível, bem como menor dispersão.

Note-se que assumimos teoricamente que o sentimento de impunidade é expresso pelas dimensões Ausência de Fiscalização, Impunidade, Incerteza da Sanção, Aceitação Social, Desvalorização da Sanção e Certeza da Sanção (embora para a média se tenham utilizado os itens invertidos, já que foram formulados no sentido inverso dos restantes) e que o estacionamento irregular é expresso pelas dimensões Comodidade, Urbanismo e Sentimento de Impunidade.

Assim, de acordo com a perceção dos elementos fiscalizadores, as dimensões Impunidade também apontada como preponderante para o cometimento de infrações em estudos (Jenenkova, 2012; Lagarde et al., 2004; Mesquita, 1998) e Comodidade, apontada como legitimadora do estacionamento irregular por alguns autores (Kontogiannis et al., 2002; Lawton et al., 1997; Tierney, 2002; Voith, 1998), são as mais apontadas como motivo do estacionamento irregular. Seguem-se a Desvalorização da Sanção e a Aceitação Social, motivos já anteriormente avançados (Correia, 2008; Moffatt & Poynton, 2007; Reto & Sá, 2003; Tay et al., 2002), a Ausência de Fiscalização, contributo indispensável para que os condutores cometam infrações de acordo com estudos (Félonneau et al., 2009; Moffatt & Poynton, 2007; Siskind, 1996; Watson et al., 2010), o Urbanismo, cuja importância é relevada em estudos de Balcazar et al. (1988), Cope et al. (1991) na vertente sinalização vertical, por Yousif e Purnawan (1999) na vertente traçado das vias e Wey e Wei (2016) na vertente disponibilidade de estacionamento. Por fim surge a Incerteza da Sanção, cuja importância atribuída pelos elementos fiscalizadores contraria estudos de Reto & Sá (2003) e Tavares et al. (2008), que apontam a incerteza da sanção como fator decisivo na decisão pelo cometimento da infração, perceção não partilhada pelos elementos fiscalizadores.

À semelhança do que se verificou quando analisámos as causas de forma isolada, a *Certeza da Sanção*, é aquela que apresenta um menor nível de concordância dos elementos fiscalizadores, fazendo crer que os condutores, mesmo que sejam sancionados, voltam a optar pelo estacionamento irregular, perceção que parece contrariar estudos de Fryklund (2000), Lambe (1989) Piquero e Paternoster (1998) e Piquero e Pogarsky (2002), de acordo com os quais a certeza da punição conduz à dissuasão da adoção de comportamentos contrários às normas instituídas. De ressaltar que, os elementos fiscalizadores sabem que autuar um condutor não significa que o mesmo venha a ser efetivamente punido devido ao funcionamento do sistema contraordenacional já descrito, pelo que certeza da sanção não deve ser encarada como certeza da punição.

De acordo com Jenenkova (2012), há uma clara tendência para os elementos fiscalizadores percecionarem que o sentimento de impunidade tem menor impacto no comportamento dos condutores do que aquele que os condutores assumem ter, motivo

pelo qual os resultados obtidos não podem ser interpretados como se os elementos tivessem tendência para considerar os condutores como imprudentes, não cumpridores e não cívicos (Reto & Sá, 2003; Magalhães, 2003).

*Tabela 2 - Estatísticas descritivas das dimensões relativas ao comportamento do condutor*

<b>Dimensões - Comportamento dos condutores</b>	<b>Mínimo</b>	<b>Máximo</b>	<b>Média</b>	<b>Desvio Padrão</b>
Urbanismo	1,00	5,00	3,32	,74
Ausência de Fiscalização	1,00	5,00	3,35	,92
Impunidade	1,60	5,00	3,56	,62
Incerteza da Sanção	1,00	5,00	3,18	1,12
Aceitação Social	1,00	5,00	3,40	,85
Desvalorização da Sanção	1,25	5,00	3,47	,71
Comodidade	1,00	5,00	3,53	,69
Certeza da Sanção	1,00	5,00	2,60	,79
Sentimento de Impunidade	1,72	4,96	3,39	,54
Estacionamento Irregular	2,03	4,80	3,40	,47

Efetuámos ainda uma análise de correlação entre as dimensões (Apêndice X), tendo verificado que são, na sua maioria, significativas, à exceção das dimensões *Incerteza da Sanção* e *Urbanismo*, cuja correlação, apesar de negativa (ou seja, quanto maior a incerteza da sanção, menor relevo é dado ao urbanismo), não é significativa, à semelhança das correlações entre as dimensões *Certeza da Punição* e *Urbanismo*, *Ausência de Fiscalização*, *Impunidade*, *Incerteza da Sanção* e *Aceitação Social*. As restantes correlações são todas significativas e positivas, exceto as dimensões *Certeza da Sanção* e *Desvalorização da Sanção*, *Comodidade*, *Sentimento de Impunidade* e *Estacionamento Irregular*, cujas correlações são negativas. Ou seja, quanto maior a certeza da sanção, menor são a desvalorização da sanção, o relevo dado à comodidade, o sentimento de impunidade e a opção pelo estacionamento irregular. Estes resultados devem ser interpretados com cuidado pois, apesar de estarem em linha com estudos que sugerem que a certeza da punição dissuade a adoção de comportamentos infratores (Fryklund, 2000; Lambe, 1989; Piquero & Paternoster, 1998; Piquero & Pogarsky, 2002; Scott-Parker et al., 2013) e previne a reincidência (Watson, 1998), a certeza da sanção não pode ser considerada como verdadeira punição. Não obstante, os resultados mostram ser consensual que sancionar os comportamentos é o primeiro passo para a efetiva punição.

Quanto à experiência de interação com o cidadão, com a qual pretendemos verificar a frequência com que os elementos fiscalizadores se deparavam com as situações descritas, o valor mínimo foi, para todos os itens de 1 (*Nunca*) e de 5 (*Todos os dias*).

Os dados expressos na Tabela 3 revelam que a situação mais frequente (correspondente a *algumas vezes por semana*) com que os elementos fiscalizadores se deparam consiste em verificarem viaturas mal estacionadas com lugares de estacionamento vagos por perto, seguida do pedido para estacionamento de viaturas de

forma irregular por 5 minutos, demorando mais. Segue-se o confronto verbal do condutor face ao elemento fiscalizador por ter sido autuado, o que acontece mais que *algumas vezes por mês*, mas não necessariamente *algumas vezes por semana*. Com menor frequência, os elementos fiscalizadores autuam imediatamente viaturas mal estacionadas logo que as detetam, o que se pode justificar pelo poder discricionário de que são detentores, mas também pela missão que desempenham no momento em que detetam a infração, pela percepção que têm da adequação da sanção, bem como da justiça das sanções em cada caso concreto, o que vai ao encontro dos resultados obtidos nas investigações de Meyers et al. (1989) e de Schafer e Mastrofski (2005) mas também da disponibilidade de meios que têm ao seu dispor para sancionar este tipo de comportamentos (Bouranta et al., 2015), os quais, como exposto ao longo do presente trabalho, são, para uma parte da amostra, escassos e por vezes inadequados. Não deixa no entanto de ser curioso e, apesar de justificável pelas razões anteriormente apresentadas, verificar que apesar de os elementos afirmarem detetar a mesma viatura estacionada irregularmente mais que uma vez, entre algumas vezes por mês e algumas vezes por semana, autuam mais que uma vez a mesma viatura por estacionamento irregular com menor frequência. Ainda, e passível de ser relacionado com o elevado número de deteções e com a escassez de meios, os elementos fiscalizadores sentem, algumas vezes por mês, que necessitavam de mais que as 24h do dia para autuar todas as viaturas que detetam estacionadas irregularmente mas apenas mais raramente deixam de autuar por não terem tempo de autuar todas. Tal pode prender-se com o facto de os elementos fiscalizadores, usando o poder discricionário de que são detentores, autuarem as viaturas que entendem estar a violar mais grosseiramente as normas que regulam o estacionamento, não devendo pois ser entendido que pura e simplesmente não autuam, mas sim que o fator tempo apesar de face aos resultados ser um constrangimento, não impede que levem a cabo a sua missão. De ressaltar que os elementos detetam com alguma frequência os condutores a rasgar os talões de autuação que são deixados no para-brisas, o que permite questionar a eficácia deste mecanismo na notificação dos condutores, anteriormente contestada por Lambe (1989).

Chamamos ainda a atenção para o facto de, ainda que com frequência diminuta ( $M=1,42$  e  $s = 0,885$ ) haver elementos são agredidos por condutores que autuaram. Da amostra estudada, 82 elementos foram agredidos no último ano (Apêndice XI).

Tabela 3 - Média e Desvio Padrão dos itens relativos à Experiência de interação com o cidadão

Itens - Experiência de interação com o cidadão	Média	Desvio padrão
1. Ver viaturas mal estacionadas com lugares de estacionamento vagos por perto.	4,24	,924
2. Pedirem para estacionar irregularmente a viatura por 5 minutos e demoraram muito mais.	4,16	1,023
3. Ver condutores a retirarem o talão da autuação de outra viatura e a colocarem na deles.	2,20	1,230
4. Ver condutores rasgarem o talão da autuação que é deixado no para-brisas.	2,84	1,259
5. Ser confrontado verbalmente por condutores por os ter autuado e considerarem que a autuação era injusta (“porquê eu e não o outro”).	3,77	1,123
6. Ser insultado por condutores por os ter autuado.	3,03	1,410
7. Ser agredido por condutores por os ter autuado.	1,42	,885
8. Detetar mais do que uma vez a mesma viatura estacionada irregularmente.	3,24	1,157
9. Autuar mais do que uma vez a mesma viatura por se encontrar estacionada irregularmente.	2,91	1,165
10. Autuar uma viatura irregularmente estacionada logo que a deteto.	3,38	1,285
11. Deixar de autuar viaturas mal estacionadas por não ter tempo de as autuar todas.	2,35	1,319
12. Sentir que precisava de mais do que as 24h do dia para autuar todas as viaturas que detetei irregularmente estacionadas.	3,06	1,509

Quando agrupamos as variáveis em dimensões, verificamos que, globalmente, a dimensão *Interação Pacífica* é aquela com que os elementos fiscalizadores mais frequentemente se deparam (algumas vezes por semana). Seguem-se as dimensões *Constatação* e *Atuação* cuja frequência se revela similar (algumas vezes por mês) e, menos frequentemente as dimensões *Interação com confronto* e *Sentimento de impotência*, que ocorrem entre algumas vezes por ano e algumas vezes por mês. A análise por dimensões revela que o sentimento de impotência passa a ser o menos frequente quando na verdade uma das variáveis que o integram é na verdade algo frequente, todavia, tal foi essencial para que pudéssemos obter alguns resultados conforme pode ser verificado mais adiante neste capítulo (Tabela 4).

Tabela 4 - Estatísticas descritivas das dimensões da Experiência Profissional de Interação com o cidadão

Dimensões - Experiência Profissional de Interação com o cidadão	Mínimo	Máximo	Média	Desvio Padrão
Constatação	1,00	5,00	3,13	,88
Interação Pacífica	1,00	5,00	4,16	1,02
Interação Confronto	1,00	5,00	2,75	,89
Atuação	1,00	5,00	3,14	1,04
Sentimento Impotência	1,00	5,00	2,71	1,20

No que respeita às correlações entre as dimensões supra (conforme Apêndice X), à exceção da correlação *Atuação/Sentimento de Impotência*, todas as correlações são significativas e positivas, situação que teoricamente parece fazer sentido pois, se os elementos fiscalizadores atuam, não é expectável que se sintam impotentes. Relativamente às medidas percecionadas como eficazes no combate ao estacionamento irregular (Tabela 5), salientam-se o reboque e o bloqueio de veículos, percecionado como muito eficaz, e ainda a fiscalização frequente, embora percecionada como sensivelmente menos eficaz e a realização de ações especialmente orientadas para o estacionamento irregular. A percepção da importância e eficácia destas medidas acompanha descobertas de vários estudos (Félonneau et al., 2009; Moffatt & Poynton, 2007; Siskind, 1996; Watson et al., 2010), que avançam a conjugação de sanções e reforço da fiscalização como componente essencial para redução do cometimento de infrações rodoviárias. Seguem-se a efetiva sanção do estacionamento irregular, o que realça a importância da certeza da



sanção, em consonância com os resultados de outros estudos (Fryklund, 2000; Lambe, 1989; Piquero & Paternoster, 1998; Piquero & Pogarsky, 2002), reforçando a distinção entre certeza da sanção e certeza da punição avançadas, o aumento do número de parques ou zonas de estacionamento não pagos e, menos eficaz, o aumento do número de parques ou zonas de estacionamento pagos. Esta perceção contraria estudos de Shoup (1997, 1999) que concluem que, para combate ao estacionamento irregular, o estacionamento público deve ser pago e os lucros afetos à melhoria das vias, funcionando como uma forma de legitimar o pagamento das tarifas, em vez de se optar pela construção de novos parques com estacionamento seja gratuito. Por último e considerada moderadamente eficaz, surge a aplicação célere de coimas, o que coincide com os resultados do estudo de Freeman et al. (2006) que sugerem que a celeridade na aplicação de coimas é menos relevante para o condutor prevaricador do que a perceção que o mesmo tem de ser detetado a cometer a infração.

*Tabela 5 - Média e Desvio Padrão dos itens relativos às medidas de combate ao estacionamento irregular*

<b>Itens - Medidas de combate ao estacionamento irregular</b>	<b>Média</b>	<b>Desvio padrão</b>
1.Aplicação célere de coimas.	3,25	,981
2.Fiscalização frequente.	3,76	,867
3.Bloqueio de veículos.	3,90	,877
4.Reboque de veículos.	3,94	,988
5.Efetiva sanção do estacionamento irregular.	3,59	,908
6.Aumento do número de parques/zonas de estacionamento pagos.	3,49	1,028
7.Aumento do número de parques/zonas de estacionamento não pagos.	3,54	1,202
8.Ações de fiscalização especialmente orientadas para o estacionamento irregular.	3,58	,910

Analisando as variáveis nas dimensões constantes da Tabela 6, a eficácia da fiscalização é percecionada pelos elementos fiscalizadores como a mais relevante sendo também aquela cujos resultados em torno da média apresentam menor dispersão, pelo que podemos afirmar que é a que mais reúne consenso da amostra estudada. Segue-se a eficácia do sistema de processamento contraordenacional, dimensão que assumimos incluir as dimensões Eficácia do Processo e Eficácia da Fiscalização, resultado que acompanha estudos de Reto e Sá (2003) e Jenenkova (2010), que avançam a ineficácia do sistema de processamento contraordenacional como preponderantes na adoção de comportamentos contrários às normas. A eficácia do urbanismo é também globalmente considerada pelos elementos como uma medida eficaz, o que vai ao encontro dos estudos anteriormente apresentados de Wey e Wey (2016) que apontam a disponibilidade de estacionamento como factor de relevo na melhoria do espaço urbano. Por fim, é entendido pelos elementos fiscalizadores que a eficácia da fiscalização é uma medida mais eficaz no combate ao estacionamento do que a eficácia do processo, o que se justifica pelo facto de a fiscalização ser a forma de deteção e, de acordo com Read e Kirby (2002) e Scott-Parker et al. (2013), o primeiro passo para que a punição seja percecionada como certa, influenciando assim comportamentos futuros dos condutores. É também ponto de partida para o processo contraordenacional, cuja eficácia, de acordo

com os dados obtidos junto da ANSR e das entidades com competência fiscalizadora, explanados no Capítulo II da presente investigação, se sabe ser deficiente.

*Tabela 6 - Estatísticas descritivas das dimensões relativas à eficácia das medidas*

<b>Dimensões - Eficácia medidas</b>	<b>Mínimo</b>	<b>Máximo</b>	<b>Média</b>	<b>Desvio Padrão</b>
Eficácia Urbanismo	1,00	5,00	3,51	,84
Eficácia Fiscalização	2,00	5,00	3,80	,68
Eficácia Processo	1,00	5,00	3,42	,83
Eficácia Sistema Processamento	1,75	5,00	3,61	,70

Quando analisamos as correlações entre as dimensões constantes da Tabela supra (Apêndice X, Tabela 27), verifica-se que todas são significativas e variam no mesmo sentido, o que teoricamente é suportado pelo facto de as medidas apresentadas, à exceção do aumento de parques de estacionamento não pagos (medida contestada por Shoup 1997), serem tidas na literatura como essenciais no combate ao estacionamento irregular: melhoria da fiscalização (Balcazar et al., 1988; Correia, 2008), eficácia do processamento das contraordenações (Jenenkova, 2010) e, globalmente, a necessidade de melhorar do sistema de processamento contraordenacional (Lambe, 1989).

Abordando a tipologia de condutores que os elementos fiscalizadores percecionam como os que mais optam pelo estacionamento irregular, e que doravante designaremos por estereótipo (Tabela 7), verifica-se que os proprietários de viaturas de luxo são quem mais estaciona irregularmente, não se verificando entre homens e mulheres, jovens e idosos, diferenças significativas. Contudo, o género tem mais impacto do que a idade. Estes resultados devem ser interpretados com cuidado pois, não obstante a literatura nos mostrar que os homens, regra geral, infringem mais do que as mulheres (Alonso, Pastor, Montoro, & Esteban, 2015; Machado-León et al., 2016), e que os jovens apresentam mais tendência para a infração (Mesken et al., 2002), conforme já abordado, a maior parte das contraordenações é indireta, o que significa que os elementos fiscalizadores na esmagadora maioria das vezes não tem contacto com o infrator, e como tal não o conseguem identificar, mas contactam com a viatura, podendo assim constatar que tipo de viaturas são detetadas com maior frequência em infração, ainda que o nível de concordância com a afirmação seja moderado. Esta perceção vai todavia ao encontro dos estudos de Schafer e Mastrofski (2005) que indicam os cidadãos de estatuto socioeconómico mais elevado como mais suscetíveis de prevaricar por terem disponibilidade financeira para contratar assistência jurídica que lhes permitirá evadir à sanção, e também mais disponibilidade financeira para efetuar o pagamento das coimas.

*Tabela 7 - Média e Desvio Padrão dos itens relativos à tipologia de condutores*

<b>Itens - Tipologia de condutores que mais optam pelo estacionamento irregular</b>	<b>Média</b>	<b>Desvio padrão</b>
1.São os jovens quem mais estaciona irregularmente.	2,63	,891
2.São os idosos quem mais estaciona irregularmente.	2,67	,965
3.São as mulheres quem mais estaciona irregularmente.	3,03	,962
4.São os homens quem mais estaciona irregularmente.	3,01	,877
5.São os proprietários de viaturas de luxo quem mais estaciona irregularmente.	3,15	1,096

Ao agrupar as variáveis em dimensões (Tabela 8), o padrão de perceção mantém-se, destacando-se ligeiramente a condição socioeconómica, seguida do género e idade, a qual aparenta ser a menos relevante na perceção dos elementos fiscalizadores.

*Tabela 8 - Estatísticas descritivas das dimensões relativas à tipologia de condutores*

<b>Dimensões - Estereótipos</b>	<b>Mínimo</b>	<b>Máximo</b>	<b>Média</b>	<b>Desvio Padrão</b>
Idade	1,00	5,00	2,65	,72
Género	1,00	5,00	3,02	,81
Condição Socioeconómica	1,00	5,00	3,15	1,10

Analisando as correlações das dimensões constantes da tabela acima (Apêndice X, Tabela 30) é possível verificar que todas as correlações são significativas, variando no mesmo sentido.

No sentido de melhor compreender o sentimento de impunidade e o estacionamento irregular através dos motivos atribuídos ao condutor, foi efetuada uma análise de regressão linear através do método *Stepwise* (Tabela 9), tentando conhecer o valor explicativo de cada dimensão associada ao sentimento de impunidade e estacionamento irregular. Verificou-se que apenas a certeza da punição explica de forma negativa, respetivamente 6,6% do sentimento de impunidade e 3,2% do estacionamento irregular, ou seja, quanto menos a certeza da punição, mais o sentimento de impunidade e mais o estacionamento irregular. A diferença entre o peso de cada uma das dimensões é justificada pelo facto de termos assumido teoricamente que o estacionamento irregular tem associada componentes de comodidade e urbanismo, que permitem atribuir o estacionamento irregular a situações de mera infração de acordo com as necessidades pontuais e urgentes do condutor em dado momento e a questões urbanísticas. A certeza da punição é apontada em investigações (Fryklund, 2000; Lambe, 1989; Piquero & Paternoster, 1998; Piquero & Pogarsky, 2002; Scott-Parker et al., 2013) como dissuasora de comportamentos infratores, motivo pelo qual não é estranho que explique de forma negativa, quer o sentimento de impunidade, quer o estacionamento irregular.

A impunidade em si explica 56,2% deste sentimento e 52,1% do estacionamento irregular. Recordamos que já Beccaria (1766/2014) e Montesquieu (1748/2011) apontavam a impunidade como um dos fatores essenciais na adoção de comportamentos desviantes e que segundo Mesquita (1998) o sentimento de impunidade resulta de um processo contínuo de perceção da existência de impunidade, que se cristaliza na sociedade dando aos cidadãos a perceção que podem infringir as normas, deixando estes de sentir a probabilidade de punição como elevada, motivo pelo qual é possível que deixem de perceber o estacionamento irregular como sancionável, o que pode justificar o facto de a impunidade explicar uma percentagem tão elevada do sentimento de impunidade. Estes resultados acompanham estudos de Reto e Sá (2003) que demonstram que os condutores portugueses entendem que o sistema de processamento

contraordenacional permite a ausência de punição, vulgo impunidade, pelo que não será de estranhar que esta seja a maior componente do sentimento de impunidade. O sentimento de impunidade é também explicado em 16,3% pela incerteza da sanção, o que está em concordância com estudos que demonstram que é percecionado pelos condutores que a deteção da infração é tida como altamente improvável (Bouranta et al., 2015; Félonneau et al., 2009; Moffatt & Poynton, 2007; Piquero & Paternoster, 1998; Watling et al., 2014), e que, mesmo que as infrações sejam detetadas, a sanção não é garantida (Bhattarai, Mainali, Ghimere, & Upadhyay, 1999; Correia, 2008, Mesquita, 2008), até pela consciência que é possível evadir-se ao pagamento das coimas.

Esta ideia foi já avançada pelos estudos de Fryklund (2000) e Lambe (1989), e para a qual o sistema contraordenacional português, como exposto, dá um contributo forte, já que permite que os condutores percecionem que impugnar um auto é quase sinónimo de inexistência de sanção pois facilmente prescreve devido aos escassos recursos humanos com que a ANSR se depara e à complexidade e morosidade do sistema de processamento contraordenacional descrito no Capítulo II. O sentimento de impunidade é ainda explicado em 11% pela *Desvalorização da Sanção*, o que vai ao encontro de estudos de Schafer e Mastrofski (2005) de acordo com os quais a possibilidade de recurso à impugnação dos autos, principalmente por condutores de estatuto socioeconómico mais elevado, levam a que os condutores encarem a autuação como apenas mais uma a impugnar e, um aumento do valor das coimas não surtir especiais efeitos no combate ao cometimento de infrações (Elvik & Christensen, 2007; Mann et al., 2001; Moffatt & Poynton, 2007; Watson et al., 2015), exceto se combinada com outro tipo de sanções como por exemplo a inibição de condução (Reto & Sá, 2003; Eisenberg, 2003). Contudo, alguns estudos (Siskind, 1996; Watson & Siskind, 1997; Yu, 1994) sugerem que longos períodos de inibição de condução levam a um aumento na prática de infrações. É ainda explicado em 5% pela *Ausência de Fiscalização*, primeiro passo para que não se detetem viaturas irregularmente estacionadas, para o que contribui a escassez de recursos humanos e materiais (Bouranta et al., 2015) com que as entidades com competência para fiscalização do estacionamento se deparam (pelo menos no que respeita à DT e à PML) e que transmitem ao condutor que é possível infringir sem que seja fiscalizado, diminuindo drasticamente as probabilidades de deteção e de sanção.

Note-se que o aumento da fiscalização é apontado como suscetível de dissuadir a adoção de comportamentos infratores (Freeman et al., 2006; Mann et al., 2003), todavia, o panorama atual das entidades fiscalizadoras parece não permitir esse esforço de fiscalização, quer em matéria de recursos, quer em matéria de gestão da fiscalização do estacionamento. Por fim, é explicado em 4,8% pela *Aceitação Social*, pois o facto de a sociedade aceitar comportamentos como não sendo especialmente graves (Lauper et

al., 2015; Reto & Sá, 2003; Tay et al., 2002), o que parece ser o caso do estacionamento irregular, contribui para que exista a noção que da adoção desse comportamento não resulta punição. O Urbanismo e a Comodidade não têm valor explicativo, ou seja, não predizem o sentimento de impunidade.

Já o estacionamento irregular (Tabela 9) é explicado em 15,7% pela Aceitação Social, o que se justifica pelos motivos expostos supra, mas também pela possibilidade de este ser um comportamento passível de ser encarado pela sociedade como tão normalizado que muitos condutores não o encaram como uma verdadeira infração (Mesquita, 2008; Reto & Sá, 2003). É ainda explicado em 10,9% pela Ausência de Fiscalização, que, como já vimos, a par com a pouca disponibilidade de lugares de estacionamento e o tempo despendido para encontrar um lugar (Chaniotakis & Pel, 2015), ou o facto do estacionamento ser tarifado (Golias et al., 2002), influencia a perceção que os condutores têm do nível de fiscalização (Martens & Benenson, 2008). O estacionamento irregular é explicado em 6,2% pela Desvalorização da Sanção, justificada pela relevância que é dada ao valor das coimas, nem sempre consideravelmente elevadas, como é o caso das infrações por estacionamento abusivo (EMEL, 2016) e pela conjugação da sanção pecuniária e bloqueio/remoção dos veículos ser suscetível de reduzir a reincidência da opção pelo estacionamento irregular, sendo no entanto necessário que os condutores interiorizem que há efetiva possibilidade de as suas viaturas serem bloqueadas e/ou rebocadas (Ogus, 2010). É também explicado em 5,1% pela Comodidade, indo ao encontro de estudos que concluem que o facto de por vezes ser necessário estacionar o veículo sem que existam nas imediações lugares de estacionamento vagos, torna mais cómodo estacioná-lo irregularmente (Kontogiannis, Kossiavelou, & Marmaras, 2002; Lawton et al., 1997; Tierney, 2002; Voith, 1998) do que continuar a busca por estacionamento, o que consome tempo que os condutores não estão dispostos a perder (Chaniotakis & Pel, 2015). Contribui ainda o tempo que a viatura permanecerá estacionada (Lam et al., 2006), pela distância que depois é necessário percorrer a pé, pela necessidade de pagar ou não tarifas (Golias et al., 2002; Martens & Benenson, 2008; Simićević et al., 2013; Waerden et al., 2014). O estacionamento irregular é ainda predito em 3,6% pela Incerteza da Sanção, o que pode ser explicado pelo facto de o estacionamento irregular ser um fenómeno consolidado na cidade de Lisboa, quer pela noção que as entidades fiscalizadoras dispõem de poucos recursos (Apêndice III), quer pela imensidão de prescrições às normas do estacionamento que se verificam anualmente (Apêndice IV). Por fim é também explicado em 3,2% pelo Urbanismo, o que vai ao encontro de estudos que sugerem que a existência ou não de sinalização vertical em lugares reservados a determinado tipo de veículos (Balcazar et al., 1988; Cope et al., 1991), o tipo de marcação rodoviária (Yousif & Purnawan, 1999), bem como o número e

localização dos parques de estacionamento (Neto & Barbosa, 2015) afectam a escolha pelo estacionamento irregular.

*Tabela 9 - Regressão (Stepwise) das variáveis associadas ao comportamento sobre o sentimento de impunidade e estacionamento irregular*

Variáveis Predictoras	Sentimento de impunidade			Estacionamento irregular		
	R <sup>2</sup> change	Beta	Sig de t	R <sup>2</sup> change	Beta	Sig
Urbanismo	-	-	-	,032	,198	,000
Ausência de Fiscalização	,050	,286	,000	,109	,246	,000
Impunidade	,562	,192	,000	,521	,165	,000
Incerteza da Sanção	,163	,347	,000	,036	,299	,000
Aceitação Social	,048	,265	,000	,157	,228	,000
Desvalorização da Sanção	,110	,221	,000	,062	,190	,000
Comodidade	-	-	-	,051	,184	,000
Certeza da Sanção	,066	-,245	,000	,032	-,211	,000

Optou-se ainda por efetuar uma análise de regressão linear através do método *Enter*, tentando ver o impacto explicativo das dimensões Experiência profissional de interação com o cidadão, eficácia das medidas de combate ao estacionamento e estereótipos, no sentimento de impunidade e no estacionamento irregular (Tabela 10). Verificou-se que, no total explicam 15,6% do sentimento de impunidade e 17,5 do estacionamento regular, com particular destaque para a experiência profissional de interação, que explica respetivamente 13,8% e 14,2%. É importante relembrar as variáveis que constituem esta dimensão, o que nos permite concluir que os resultados apresentados acompanham estudos segundo os quais a consciência de que os elementos fiscalizadores não têm capacidade para detetar todas as infrações nem de as sancionarem (Piquero & Paternoster, 1998; Watling et al., 2014) devido aos poucos recursos de que dispõem (Bouranta et al., 2015), o facto de ser possível, com sucesso, dissuadir os elementos fiscalizadores de sancionarem os comportamentos (Fleiter et al., 2013; Scott-Parker et al., 2013), e a possibilidade de infringir com o consentimento dos elementos fiscalizadores (dimensão *Interação Pacífica*), permite que os condutores construam um sentimento de poder que os encoraja a optar por comportamentos transgressores, neste caso, estacionar irregularmente. Mais, os resultados permitem constatar que a experiência de Interação Confronto pode ser justificada por determinadas infrações serem consideradas já tão normais para os condutores, que não as consideram realmente infrações (Mesquita, 2008; Reto & Sá, 2003), o que origina o confronto do elemento fiscalizador. O facto de a dimensão experiência profissional contribuir mais para o estacionamento irregular do que para o sentimento de impunidade, justifica-se pelo facto de o estacionamento irregular ter inerente uma componente de comodidade, a qual não considerámos contribuir teoricamente para o sentimento de impunidade.

Assim, os resultados obtidos, permitem, tendo em conta a componente comodidade, afirmar que nem sempre a opção pelo estacionamento irregular é uma questão de os condutores se sentirem impunes, ainda que tal tenha um impacto forte na opção pelo

mesmo pois a percepção que têm da existência de fiscalização afecta a escolha pelo estacionamento irregular (Martens & Benenson, 2008). Como já se referiu, este resultado vai ao encontro de estudos que concluem que a necessidade de estacionar o veículo sem que se aviste estacionamento vago nas imediações, torna mais cómodo optar pelo estacionamento irregular (Kontogiannis et al., 2002; Lawton et al., 1997; Tierney, 2002; Voith, 1998) do que continuar a busca por estacionamento, também pelo tempo que tal consumirá (Chaniotakis & Pel, 2015).

A eficácia das medidas explica 2,6% do estacionamento irregular e é significativa, não sendo preditora do sentimento de impunidade, o que reforça a necessidade de se atuar preventivamente sobre as causas ou fatores que potenciam o estacionamento irregular, quer através de uma adequada fiscalização que permita a deteção de infrações, que, segundo estudos (Cornish & Clarke, 1987; Gül, 2009) impacta na adoção ou não de comportamentos infratores, quer apostando numa melhoria do processo contraordenacional, nomeadamente permitindo aos condutores interiorizarem a certeza que os comportamentos, (2007), que referem a melhoria do sistema de processamento contraordenacional, tornando-o mais eficaz o que permitirá que os cidadãos encarem o custo do recurso ao estacionamento irregular como superior aos benefícios (Cornish & Clarke 1987; Engel & Nagin, 2015), o que terá maior impacto que a certeza da punição por si (Scott-Parker et al., 2013), e potenciará a opção pelo estacionamento regular. Importa ainda ter em conta que a engenharia e a gestão do tráfego são essenciais em qualquer cidade (Hammilton-Baillie, 2010), relevando assim a importância da existência de parques de estacionamento em zonas estratégicas da cidade, por forma a encorajar o recurso a transportes públicos ou o papel de peão, suscetível de revitalizar a cidade (Souza & Compans, 2009), esforço que tem vindo a ser feito paulatinamente em Lisboa. Os estereótipos não têm valor explicativo, resultado que deve ser interpretado com precaução pois parece contrariar estudos que confirmam a propensão dos jovens para adotarem comportamentos contrários às normas (Hauber, 1980), nomeadamente na adopção de velocidades mais elevadas (Gheorghiu et al., 2015) ou na condução em estado de embriaguez (Armstrong et al., 2005), opinião que, segundo Jenenkova (2014) é partilhada pelos elementos fiscalizadores, bem como da tendência dos homens de infringirem mais que as mulheres (Alonso et al., 2015; Machado-León et al., 2016). Todavia, conforme já exposto anteriormente, no que ao estacionamento respeita, o elemento fiscalizador não tem contacto com o condutor na esmagadora maioria das vezes pelo que não lhe é possível verificar questões como a idade ou o género, mas apenas o tipo de viatura.



Tabela 10 - Regressão (Enter) das dimensões experiência profissional de interação com o cidadão, eficácia medidas e estereótipos no sentimento de impunidade e no estacionamento irregular

Variáveis Predictoras	Sentimento de impunidade				Estacionamento irregular			
	R <sup>2</sup>	R <sup>2</sup> change	F	Sig	R <sup>2</sup>	R <sup>2</sup> change	F	Sig
Experiência Interação	,138	,138	10,239	,000	,142	,142	10,548	,000
Eficácia Medidas	,149	,011	1,344	,260	,168	,026	3,341	,020
Estereótipos	,156	,007	,871	,457	,175	,007	,853	,466

Efetuiu-se também uma análise de regressão linear através do método *Enter*, procurando verificar o impacto explicativo das dimensões comportamento do condutor, experiência profissional de interação com o cidadão, eficácia das medidas de combate ao estacionamento irregular e estereótipos no sentimento de impotência (Tabela 11), verificando-se que no total explicam 21,2% deste, mas apenas têm valor preditivo a experiência profissional de interação com o cidadão a explicar 7,6% e o comportamento do condutor a explicar 10,3% deste sentimento. Os resultados obtidos, e tendo em conta as dimensões que constituem cada dimensão em análise, permitem afirmar que o sentimento de impotência percecionado pelos elementos fiscalizadores resulta diretamente da experiência de interação que têm com os condutores, a qual é suscetível de influenciar a sua atuação, ideia corroborada por estudos de Schafer & Mastroski (2005) que sugerem que o facto de os elementos poderem ver o seu trabalho sujeito a escrutínio (público ou da instituição em que exercem funções), pode influenciar a sua atuação. Da mesma forma, no referente ao peso que o comportamento dos condutores tem no sentimento de impotência, os resultados obtidos revelam a importância que o sentimento de impunidade e restantes causas do estacionamento irregular podem assumir na perceção dos elementos fiscalizadores. Por um lado, parece possível afirmar que estacionar irregularmente é socialmente aceite (Lauper et al., 2015; Reto & Sá, 2003; Tay et al., 2002), por outro, a falta de meios para fiscalizar este tipo de infrações que existe, pode fomentar uma sensação de frustração e impotência pois, os elementos não só não fiscalizam tanto como desejariam como esta aparente escassez de fiscalização, quando percecionada pelos cidadãos, pode abrir portas para a opção pelo estacionamento irregular (Bouranta et al., 2015). O facto de, conforme verificado na revisão da literatura, este tipo de infração ser considerada menor em relação a outras, contribui para que os elementos fiscalizadores possam sentir que os esforços que diariamente envidam na fiscalização do estacionamento não surtem o impacto desejado no comportamento dos condutores. Para este sentimento pode ainda contribuir o elevado número de prescrições verificado pois, apesar do esforço de fiscalização levado a cabo pelos elementos, o processo por vezes finda por impossibilidade de notificação do infrator, conforme exposto no Capítulo II.

Estudos de Read e Kirby (2002) permitem afirmar que o comportamento do condutor é função direta da perceção que o condutor tem da probabilidade de ser fiscalizado e



sancionado pelo seu comportamento, o que, entre elementos fiscalizadores pode fomentar o sentimento de impotência. Quanto ao facto de a eficácia das medidas não ter valor preditivo do sentimento de impotência, a maioria das medidas expostas não depende diretamente da atuação dos elementos fiscalizadores e as que dependem, pelo elevado volume de autos elaborados, permitem concluir que os elementos se encontram cientes que fazem o que está ao seu alcance com os meios que têm ao seu dispôr. Já os estereótipos, conforme referido, na maioria das atuações não há contacto direto entre elemento fiscalizador e infractor, o que justifica que não tenham valor preditivo.

*Tabela 11 - Regressão (Enter) das dimensões comportamento do condutor, experiência profissional, eficácia medidas e estereótipos no sentimento de impotência*

Variáveis Predictoras	R <sup>2</sup>	R <sup>2</sup> change	F	sig
Experiência Profissional	,076	,076	6,521	,000
Eficácia Medidas	,096	,020	2,320	,075
Estereótipos	,109	,014	1,595	,191
Comportamento do condutor	,212	,103	4,959	,000

Optou-se ainda por efetuar uma análise de regressão linear através do método *Stepwise*, tentando conhecer o valor explicativo de cada dimensão associada à experiência de interação com o cidadão e como estas contribuíam para o sentimento de impotência (Tabela 12). Verificou-se que apenas a interação pacífica apresentou um contributo relevante, explicando positivamente apenas 6,6%, ou seja, quanto mais interação pacífica se verifica, maior o sentimento de impotência. Uma explicação para este resultado reside no facto de a dimensão Interação Pacífica ser constituída pela afirmação “*Pedirem para estacionar irregularmente a viatura por 5 minutos e demorarem muito mais*”. Ora, se o condutor deixa a viatura irregularmente estacionada por anuência do elemento fiscalizador, ainda que afirme serem só 5 minutos, o elemento fica refém da sua concordância sentindo-se incapaz de autuar a viatura pois foi ele quem permitiu ao condutor infringir. Autuar uma viatura após ter permitido o seu estacionamento irregular, não só é eticamente reprovável dando ao condutor razões fundamentadas para impugnar o auto, como potencia conflitos entre o elemento fiscalizador e o condutor, resultando em queixas sobre a atuação do elemento, o que conduzirá a um escrutínio do seu trabalho, situação que, de acordo com Schafer e Mastroski (2005), pode inibir a atuação dos elementos fiscalizadores.

*Tabela 12 - Regressão (Stepwise) das variáveis associadas à experiência profissional de interação com o cidadão sobre o sentimento de impotência*

Variáveis Predictoras	R <sup>2</sup>	R <sup>2</sup> change	Beta	t (sig)	F (sig)
Constatação	-	-	-	-	-
Interação Pacífica	,066	,066	,256	4,766 (,000)	22,712 (,000)
Interação Confronto	-	-	-	-	-
Atuação	-	-	-	-	-

Para perceber se a política de fiscalização adotada por cada entidade é passível de afetar a percepção que os elementos fiscalizadores têm do sentimento de impunidade,

efetuámos inicialmente o teste não paramétrico Kruskal-Wallis para comparar entidades, atendendo ao número díspar de participantes por grupo. Por facilidade de interpretação, comparámos também as médias através da *One Way Anova*, e, sendo o resultado final idêntico em termos de significância, optamos por referir-nos sempre às médias. Como comparamos três grupos e a *One Way Anova* não revela onde se situa a diferença, usamos o teste *Pos-hoc de Bonferroni*, que permitiu identificar respostas mais opostas, tendo sombreado a cinza a média mais alta que se opõe às restantes. Nota-se que a perceção dos elementos da DT apresenta maiores diferenças em relação à dos elementos da PML e da EMEL, exceto no estacionamento irregular em que varia entre todas. À exceção da dimensão *Aceitação Social*, todas as diferenças são significativas.

É possível verificar (Tabela 13) que os elementos da DT têm uma perceção mais acentuada da dimensão *Ausência de fiscalização*. As variáveis que a integram revelam que a fiscalização do estacionamento é insuficiente e que a falta de meios, humanos ou materiais, contribuem para a incerteza da sanção, talvez por esta entidade dispor de menos meios humanos e materiais que a PML e a EMEL (Apêndice III). Percecionam a impunidade como sendo mais acentuada, o que pode ser explicado pela sua ampla área geográfica de atuação na qual podem verificar comportamentos sem que consigam, pelas variadas missões que desempenham na área da fiscalização rodoviária, atuar especificamente sobre o estacionamento, até porque este não é considerado prioritário para a instituição PSP. A verificação das infrações sem que atuem pode afetar a forma como percecionam a impunidade pois sabem que, apesar de não intencionalmente, estão a contribuir para a ausência da sanção. Da mesma forma, percecionam a incerteza da sanção de forma mais acentuada que os elementos das outras entidades fiscalizadoras, o que pode estar relacionado com a noção que a probabilidade de sancionarem o estacionamento irregular é mais baixa do que a probabilidade de sancionarem outro tipo de infrações às normas rodoviárias. Ainda, relativamente à dimensão *Desvalorização da Sanção*, a perceção dos elementos da DT é mais acentuada, o que pode ser explicado, quer pela experiência que têm com a reincidência dos condutores, conforme estudos de Ogus (2010) que concluem que para mitigar a reincidência é essencial que os condutores percecionem o bloqueio e o reboque de viaturas como certo e não apenas como mera probabilidade, quer pela perceção de que as infrações ao estacionamento são consideradas menores quando comparadas com outras (conforme estudos de Reto & Sá, 2003), algo que parece ser determinado também pela política da instituição, que gere a fiscalização do estacionamento caso a caso, consoante as reclamações dos cidadãos. Estes resultados vão ao encontro de estudos (Meyers et al., 1989; Schafer & Mastrofski, 2005) que sugerem que a política das instituições afeta a forma como os elementos valoram as infrações detetadas e encaram a necessidade de sancionar comportamentos.

Face aos resultados é expectável que os elementos percecionem a existência de maior sentimento de impunidade do que os restantes grupos, o que se confirma na tabela infra.

Quanto à EMEL, perceciona mais significativamente o impacto que o urbanismo tem no estacionamento irregular, talvez porque sendo a sua atuação especificamente dirigida para o estacionamento, estarão mais sensíveis às questões urbanísticas do que os restantes. A importância das questões urbanísticas é confirmada por estudos (Balcazar et al., 1988; Behzadfar & Shakibamanesh, 2011; Cope et al., 1991; Wey & Wei, 2016; Yousif & Purnawan, 1999). Apresentam também maior perceção do impacto da dimensão Comodidade, talvez por, resultado da sua missão, estarem mais expostos às variáveis que assumimos integrar esta dimensão. A comodidade como legitimadora do estacionamento irregular é apontada por Kontogiannis et al. (2002), Lawton et al. (1997), Tierney (2002) e Voith (1998). São estes elementos que percecionam a certeza da punição como insuscetível de impactar na opção pelo estacionamento irregular, perceção pela exposição que têm ao estacionamento irregular e à verificação que a atuação não significa obrigatoriamente que os condutores deixem de estacionar irregularmente. Para existir mudança de comportamentos, é indispensável que os condutores comecem a percecionar a probabilidade de deteção como elevada e que daí advirá, obrigatoriamente a aplicação de uma sanção (Adler et al., 2014; Correia, 2008; Watling et al., 2014).

Tabela 13 - Análise comparativa das dimensões do comportamento dos condutores

	DT - PSP N= 168	PML N=20	EMEL N=148	Chi- Square	Sig	F	Sig	Pos-hoc Bonferroni
<b>Comportamento dos condutores</b>								
Urbanismo	3,22	3,03	3,47	11,452	,003	6,330	,002**	EMEL-PSP (,008) EMEL-PM (,032)
Ausência de Fiscalização	3,65	2,93	3,06	35,882	,000	20,093	,000***	PSP-PM (,002) PSP-EMEL (,000)
Impunidade	3,72	3,23	3,41	27,247	,000	14,218	,000***	PSP-PM (,001) PSP-EMEL (,000)
Incerteza da Sanção	3,63	2,68	2,74	53,446	,000	32,530	,000***	PSP-PM (,000) PSP-EMEL (,000)
Aceitação Social	3,45	3,35	3,35	,413	,813	,628	,534	
Desvalorização da Sanção	3,54	3,15	3,43	7,928	,019	3,199	,042*	PSP-PM (,050)
Comodidade	3,43	3,10	3,70	17,993	,000	10,654	,000***	EMEL-PSP (,002) EMEL-PM (,001)
Certeza da Punição	2,67	3,05	2,45	14,599	,001	6,867	,001***	EMEL-PSP (,036) EMEL-PM (,004)
Sentimento de Impunidade	3,56	3,06	3,26	31,117	,000	17,935	,000***	PSP-PM (,000) PSP-EMEL (,000)
Estacionamento Irregular	3,50	3,06	3,34	19,202	,000	10,945	,000***	PSP-PM (,000) PSP-EMEL (,006) PM-EMEL (,032)
*p<.050      **p<.010      ***p<.001								

Na diferença das três entidades na experiência profissional de interação com o cidadão (Tabela 14), conclui-se que a EMEL se opõe às outras entidades, talvez pela exposição à fiscalização do estacionamento irregular, missão que desempenham diariamente, constatando mais situações, atuando mais, e interagindo mais. Estes elementos deparam-se mais frequentemente com situações de interação pacífica e de confronto do que os da DT-PSP e PML, e esta diferença pode dever-se à política de fiscalização adotada pela EMEL uma vez que, tendo atividade afeta exclusivamente à fiscalização do estacionamento irregular e uma política de “Tolerância Zero”, mais agressiva que a das

outras entidades cuja política é mais permissiva com ênfase para a fiscalização de outro tipo de infrações que não o estacionamento irregular, é expectável que estes elementos apresentem maiores frequências de interação com o cidadão. Curiosamente, no sentimento de impotência, apesar da diferença entre a média das respostas da DT e a EMEL ser significativa, não é possível afirmar que uma se opõe à outra. No entanto, a EMEL apresenta um sentimento de impotência muito baixo, o que pode ser justificado pela disponibilidade de meios que lhes permite desempenhar cabalmente a missão que lhes está cometida, como pode ser verificado no Cap. II. A ideia que a disponibilidade de meios afeta a forma como os elementos desempenham a sua missão e a posição que tomam nesse desempenho é suportada por estudos de Bouranta et al. (2015).

Tabela 14 - Análise comparativa das dimensões da Experiência Profissional

Experiência Profissional	DT - PSP N= 168	PML N=20	EMEL N=148	Chi-Square	Sig	F	Sig	Pos-hoc Bonferroni
Constatação	2,75	2,41	3,64	98,096	,000	60,786	,000***	EMEL-PSP (,000) EMEL-PM (,000)
Interação Pacífica	3,94	3,71	4,45	20,444	,000	11,566	,000***	EMEL-PSP (,000) EMEL-PM (,026)
Interação Confronto	2,33	2,02	3,30	108,358	,000	73,772	,000***	EMEL-PSP (,000) EMEL-PM (,000)
Atuação	2,61	2,68	3,80	108,482	,000	77,379	,000***	EMEL-PSP (,000) EMEL-PM (,000)
Sentimento de Impotência	2,93	2,46	2,47	12,448	,002	6,190	,002**	EMEL-PSP (,002)
*p<.050    **p<.010    ***p<.001								

Relativamente à perceção que os elementos têm da eficácia das medidas de combate ao estacionamento irregular (Tabela 15), a única diferença significativa entre grupos revela-se na PML na perceção da eficácia do processo. Ora, a PML adotou em Junho 2015 o SCOT que prometia processos céleres, evitando a sua prescrição e obter melhorias ao processamento das contraordenações e celeridade da aplicação das respetivas coimas. Talvez exista ainda entusiasmo e expectativa com este sistema, o que os elementos da DT-PSP já ultrapassaram por utilizarem o SCOT há cerca de 5 anos e terem já noção das fragilidades do sistema. Não obstante, podemos concluir que os mesmos atribuem maior importância à fiscalização, no que depende da sua atuação e que entendem ser insuficiente por não disporem de meios para a realizarem. Já a EMEL utiliza um programa próprio, conseguindo notificar os infratores em menos de uma semana, assumindo que a aplicação das coimas é célere e que o estacionamento é sancionado.

Tabela 15 - Análise comparativa das dimensões da Eficácia das Medidas

Eficácia medidas	DT - PSP N= 168	PML N=20	EMEL N=148	Chi-Square	Sig	F	Sig	Pos-hoc Bonferroni
Eficácia Urbanismo	3,57	3,57	3,43	2,299	,317	1,067	,345	
Eficácia Fiscalização	3,73	3,85	3,86	2,124	,346	1,565	,211	
Eficácia Processo	3,30	3,70	3,52	7,960	,019	3,533	,030*	PSP-PM (,050)
Eficácia Sistema de Processamento	3,52	3,78	3,69	5,856	,054	2,933	,055	
*p<.050    **p<.010    ***p<.001								

## CONCLUSÃO

Este estudo partiu da questão “*Numa época em que se advoga o sentimento de impunidade como um dos grandes incentivos à prática de infrações à legislação rodoviária, na percepção dos elementos com competência de fiscalização do estacionamento na cidade de Lisboa, será este um fator impactante na decisão do condutor lisboeta pelo estacionamento irregular?*”. Pretendeu perceber se o sentimento de impunidade que se advoga existir em ambiente rodoviário, pode, na percepção dos elementos fiscalizadores do trânsito na cidade de Lisboa, constituir um dos incentivos à opção do condutor lisboeta pelo estacionamento irregular. A revisão da literatura permitiu confirmar que, apesar da importância que a segurança rodoviária assume e da qual resulta já extensa investigação, nomeadamente sobre os comportamentos de risco ao volante, o estacionamento irregular tem sido pouco estudado, e menos ainda dando voz aos elementos de fiscalização. Não obstante, o seu impacto no dia-a-dia do cidadão é enorme e mais complexo do que parece. Consideramos ter sido possível responder afirmativamente à pergunta de partida desta investigação, como a seguir se demonstra, estruturando as nossas conclusões com base nos objetivos específicos (OE), correspondentes perguntas derivadas (PD) e respetivas Hipóteses (H):

Relativamente ao OE1 “*Identificar as causas do estacionamento irregular que se verifica globalmente na cidade de Lisboa*”, ao qual correspondeu a PD1 “*O que motiva o condutor a estacionar irregularmente?*”, formulámos a H1 “*A opção pelo estacionamento irregular é explicada pelo sentimento de impunidade, pelo desenho do espaço público e por questões conjunturais de momento*”. Os dados permitiram confirmar totalmente a hipótese, pois, tendo em conta a percepção dos inquiridos, a estatística descritiva revelou que as dimensões impunidade (entendida como ausência de punição face à infração cometida), aceitação social, ausência de fiscalização, desvalorização da sanção, incerteza da sanção e certeza da sanção, integrando a dimensão teórica que assumimos como sentimento de impunidade, explicam o estacionamento irregular, o qual é explicado também pelas dimensões urbanismo e comodidade, esta última motivada por um conjunto de situações que convergem em dado momento, v.g., a indisponibilidade de lugares, o tempo que demora a encontrar lugar vago, a distância a percorrer a pé até ao local de destino, a necessidade de pagar tarifas, remetendo para mera infração.

Quanto ao OE2 “*Confirmar a existência do sentimento de impunidade que se afirma grassar na cultura rodoviária portuguesa*”, ao qual correspondeu a PD2 “*O que está na génese do sentimento de impunidade e como pode este ser mitigado?*”, formulámos a H2 “*O sentimento de impunidade resulta da ausência de punição face à violação das normas, contribuindo ainda para a sua construção, entre outros, a aceitação social da infração e a incerteza da sanção*”, totalmente confirmada. Na percepção dos elementos, o sentimento

de impunidade resulta das dimensões impunidade, aceitação social e incerteza da sanção, mas também da ausência de fiscalização, desvalorização da sanção e certeza da sanção, variáveis que pela regressão explicam o sentimento de impunidade. Sabendo o que está na génese deste é possível atuar preventivamente, por exemplo, diminuindo a incerteza da sanção, aumentando a fiscalização, incutindo nos condutores a perceção que a comportamentos contrários às normas corresponderá efetivamente uma punição e, talvez mais complicado mas não impossível, reduzir a impunidade e a aceitação social. Formulamos também a H3 *“Quanto mais fiscalização, menor o sentimento de impunidade”*, totalmente confirmada pois pela regressão, a dimensão ausência de fiscalização prediz o sentimento de impunidade e existem correlações positivas entre sentimento de impunidade e ausência de fiscalização, ou seja, existindo fiscalização, o sentimento de impunidade diminui. Formulamos ainda a H4 *“Quanto maior a incerteza da sanção, maior o sentimento de impunidade”*, também totalmente confirmada, pois existe correlação positiva entre incerteza da sanção e sentimento de impunidade, e a regressão demonstra que a incerteza da sanção explica o sentimento de impunidade.

No OE3 *“Verificar se é possível afirmar a existência de uma tipologia de condutores que mais opta por este tipo de estacionamento”*, ao qual correspondeu a PD3 *“Será possível afirmar a importância da idade, género e condição socioeconómica na opção pelo estacionamento irregular?”* propusemos a H5 *“As características pessoais e socioeconómicas dos condutores impactam na sua escolha pelo estacionamento irregular”*, hipótese parcialmente confirmada pois, sendo a maior parte das autuações elaboradas de forma indireta, apesar de existir interação com os condutores, não permite destacar uma característica específica (ex: idade ou género). A maior interação é com as viaturas que se encontram irregularmente estacionadas, o que permite aos elementos fiscalizadores tomar contacto com as características da viatura, sinónimo de *status* social e frequentemente reflexo da condição socioeconómica do condutor conforme já exposto.

Quanto ao OE4 *“Confirmar se a experiência de interação com o cidadão afeta a perceção dos elementos fiscalizadores”*, ao qual correspondeu a PD4 – *“Poderá a experiência de interação com o cidadão afetar a perceção dos elementos fiscalizadores?”*, apresentámos a H6 *“A interação com o cidadão afeta diferenciadamente a forma como os elementos fiscalizadores percecionam o sentimento de impunidade e o estacionamento irregular”*, totalmente confirmada. Através de regressão foi possível confirmar que a experiência de interação com o cidadão tem, na amostra estudada, maior impacto na perceção das causas do estacionamento irregular do que na perceção das causas do sentimento de impunidade. A diferença é justificável por o estacionamento irregular ter associada a componente comodidade, que não tem valor preditivo do sentimento de

impunidade, conforme verificado pela regressão. Apesar de a correlação das variáveis ser significativa, é um pouco mais fraca, talvez por questões pontuais de mera infração.

Relativamente ao OE5 *“Identificar as razões que influenciam a atuação dos elementos fiscalizadores face ao estacionamento irregular”*, à qual fizemos corresponder a PD5 *“Será possível afirmar a existência de um sentimento de impotência por parte dos elementos fiscalizadores?”* apresentámos a H7 *“Permitir que os condutores estacionem irregularmente contribui para que os elementos fiscalizadores se sintam impotentes”*. Esta hipótese foi totalmente confirmada e a regressão permitiu confirmar que o sentimento de impotência é explicado pela experiência profissional de interação com o cidadão, especificamente, pela dimensão Interação Pacífica, a qual se traduz na opção pelo estacionamento irregular com anuência do elemento fiscalizador, pedindo-lhe para estacionar por 5 minutos e demorando mais, o que impede o elemento de atuar a viatura irregularmente estacionada e permite que este desenvolva um sentimento de impotência.

Por fim, o OE6 *“Conhecer o impacto das políticas de fiscalização adotadas pelas entidades fiscalizadoras na perceção do sentimento de impunidade pelos elementos fiscalizadores”*, ao qual correspondeu a PD6 *“Poderão as políticas de fiscalização influenciar a perceção dos elementos fiscalizadores?”* propusemos como H8 *“Políticas de fiscalização menos tolerantes impactam na perceção que os elementos fiscalizadores têm do sentimento de impunidade.”*. A hipótese foi totalmente confirmada tendo-se verificado que os elementos da DT-PSP percecionam o sentimento de impunidade de forma mais acentuada que a PML e que a EMEL. Conforme exposto, a PSP gere a fiscalização do estacionamento caso a caso, respondendo às reclamações feitas pelos cidadãos e dirigindo o esforço de fiscalização essencialmente para os locais onde tal se revela ser necessário. Os resultados opõem-se, quer à PML, quer à EMEL. A PML, à semelhança da PSP, gere a fiscalização de acordo com os locais que considera necessitarem de maior atenção, com particular ênfase na zona da Baixa lisboeta na qual inclusive atuam semanalmente em regime de remunerado, motivo pelo qual podem percecionam o sentimento de impunidade com menor intensidade. A EMEL orienta o seu esforço de fiscalização apenas para o estacionamento, rege-se por uma política de “tolerância zero” e tem ao seu dispor um elevado volume de meios que lhe permite desempenhar cabalmente a missão que atribuída, motivo pelo qual os elementos que compõem a amostra deste grupo poderão ter menor perceção do sentimento de impunidade.

Este estudo poderá contribuir para uma área pouco estudada e ser importante para as entidades com competência de fiscalização de trânsito ou autoridades administrativas com competências na área do trânsito (caso da ANSR ou do IMT), e, tendo em conta o impacto que o estacionamento tem na circulação rodoviária, para a vitalidade das cidades e qualidade de vida dos cidadãos. Já no século passado Eysenck (1965, p.263) afirmava

que “*quem viola as regras da sociedade, viola também as leis do trânsito*”, enquanto Tillman e Hobbs referiram que “*conduz-se como se vive*” (in Eysenck, 1965, p.263). Fazendo analogia com o estacionamento, “*estaciona-se como se vive*”, o que denota um claro egoísmo, uma flagrante alteração de valores que se agudiza com o passar dos anos.

Atualmente, no que ao estacionamento de viaturas respeita, parece não se olhar a meios para atingir os fins. É possível melhorar a qualidade de vida na cidade de Lisboa, em benefício de todos os que nela habitam, trabalham ou visitam, se formos capazes de combater o sentimento de impunidade que se tem vindo a consolidar, quer através de reformas profundas na fiscalização do estacionamento (na gestão e na disponibilização de meios adequados), quer na eficácia do sistema de processamento de contraordenações. Impõe-se por isso uma verdadeira reforma de mentalidades que, inevitavelmente, começará no processo de formação pessoal, em que família e escola saibam repartir a tarefa de educar para a cidadania.



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Adams, C., & Webley, P. (1997). The role of economic and psychological variables in parking violations. *Psychology, Crime & Law*, 3, 111-133. doi:10.1080/10683169608409799
- Adler, N., Hakkert, A. S., Raviv, T., & Sher, M. (setembro de 2014). The Traffic Police location and schedule assignment problem. *Journal of Multi-Criteria Decision Analysis*, 21 (5-6), 315-333. doi:10.1002/mcda.1522
- Ajzen, I. (2012). The Theory of Planned Behavior. Em P. A. Lange, A. W. Kruglanski, & E. T. Higgins (Edits.), *Handbook of theories of social psychology* (Vol. I, pp. 438 - 459). Londres: SAGE. Obtido em 22 de janeiro de 2016, de [https://www.researchgate.net/publication/263998069\\_The\\_theory\\_of\\_planned\\_behavior](https://www.researchgate.net/publication/263998069_The_theory_of_planned_behavior)
- Ajzen, I., & Fishbein, M. (2005). The influence of attitudes on behavior. Em D. Albarracín, B. T. Johnson, & M. P. Zanna (Edits.), *The handbook of attitudes* (pp. 173 - 221). Lawrence Erlbaum Associates.
- Allen, S., Murphy, K., & Bates, L. (novembro de 2015). What drives compliance? The effect of deterrence and shame emotions on young drivers' compliance with road laws. *Policing and Society: An International Journal of Research and Policy*, 1-15. doi:10.1080/10439463.2015.1115502
- Alm, J., McClelland, G. H., & Schulze, W. D. (1999). Changing the social norm of tax compliance by voting. *Kyklos*, 52 (2), 141-171. doi:10.1111/1467-6435.00079
- Alonso, F., Pastor, J. C., Montoro, L., & Esteban, C. (2015). Driving under the influence of alcohol: frequency, reasons, perceived risk and punishment. *Substance Abuse Treatment, Prevention, and Policy*, 10 (11), 1-9. doi:10.1186/s13011-015-0007-4
- Alves, M. (. (2008). Os peões, os passeios e as "causas comuns". Em N. Ferreira, J. Lopes, P. Galindro, Â. Ferreira, C. Bandarrinha, M. Oliveira, . . . J. Vargas, *Manual de Metodologias e Boas Práticas para a Elaboração de um Plano de Mobilidade Sustentável* (pp. 102 - 107). Lisboa: Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres. Obtido em 22 de janeiro de 2016, de <http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/Planeamento/MobilidadeeTransportes/DocumentsReferencia/Documents/ManualTramo.pdf>
- ANSR. (2014). *Plano de Atividades 2015*. Oeiras: MAI. Obtido em 02 de fevereiro de 2016, de [http://www.ansr.pt/InstrumentosDeGestao/Documents/Planos%20de%20Atividades/PLANO%20DE%20ATIVIDADES%202015\\_v.7.pdf](http://www.ansr.pt/InstrumentosDeGestao/Documents/Planos%20de%20Atividades/PLANO%20DE%20ATIVIDADES%202015_v.7.pdf)
- Armstrong, K., Wills, A., & Watson, B. (2005). Psychosocial influences on drug driving in

- young Australian drivers. Em K. Armstrong, A. Wills, & B. Watson (Ed.), *Proceedings Australian Road Safety Research Policing Education Conference* (p. COMPLETAR!!!). Wellington - Nova Zelândia: COMPLETAR!!!! Obtido em 15 de fevereiro de 2016, de [https://www.researchgate.net/publication/27464852\\_Psychosocial\\_influences\\_on\\_drug\\_driving\\_in\\_young\\_Australian\\_drivers](https://www.researchgate.net/publication/27464852_Psychosocial_influences_on_drug_driving_in_young_Australian_drivers)
- Associação Automóvel de Portugal. (2013). *Estatísticas do sector automóvel: Edição de 2013*. Lisboa: Auto Informa. Obtido em 20 de Setembro de 2015, de <http://www.autoinforma.pt/estatisticas/estatisticas.html?MIT=36458>
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. (2008). *OP 11930 - Instrução Técnica nº 2/2008*. Lisboa: Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária.
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. (2014). *Anuário de Segurança Rodoviária 2013*. Lisboa: Ministério da Administração Interna.
- B., C. R. (2010, February 28). *El Observa todo*. Obtido em 15 de setembro de 2015 de <http://www.elobservatodo.cl/admin/render/noticia/16499>
- Balcazar, Y. S., Fawcett, S. B., & Balcazar, F. E. (fevereiro de 1988). Effects of environmental design and police enforcement on violations of a handicapped parking ordinance. *Journal of Applied Behavior Analysis*, 21(3), 291-8. doi:10.1901/jaba.1988.21-291
- Bates, L., Darvell, M. J., & Watson, B. (junho de 2015). Young and unaffected by road policing strategies: Using deterrence theory to explain provisional drivers' (non)compliance. *Australian and New Zealand Journal of Criminology*, 1-16. doi:10.1177/0004865815589824
- Beccaria, C. (2014). *Dos delitos e das penas* (Harlem ed.). (J. d. Costa, Trad.) Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Behzadfar, M., & Shakibamanesh, A. (junho de 2011). Promoting city center parking qualities; using urban design guideline. *International Journal of Architectural Engineering & Urban Planning*, 21 (1), 35-44. Obtido em 13 de março de 2016, de [https://www.researchgate.net/publication/259564862\\_Promoting\\_city\\_center\\_parking\\_qualities\\_using\\_urban\\_design\\_guideline](https://www.researchgate.net/publication/259564862_Promoting_city_center_parking_qualities_using_urban_design_guideline)
- Bhattarai, B., Mainali, M., Ghimere, J., & Upadhyay, A. (1999). *Impunity in Nepal: An exploratory study*. Lalitpur: The Asia Foundation.
- Bond, C. E., Murphy, K., & Porter, L. E. (outubro de 2015). Procedural justice in policing: the first phase of an Australian longitudinal study of officer attitudes and intentions. *Crime Law and Social Change*, 64, 229-245. doi:10.1007/s10611-015-9587-1

- Bouranta, N., Siskos, Y., & Tsotsolas, N. (2015). Measuring police officer and citizen satisfaction: comparative analysis. *Policing: An International Journal of Police Strategies & Management*, 705 - 721. doi:10.1108/PIJPSM-01-2015-0008
- Brites, J., & Baptista, A. (2010). Comportamentos agressivos ao volante. *Atas do VII Simpósio Nacional de Investigação em Psicologia* (pp. 3500 - 3503). Braga: Universidade do Minho.
- Brunner, J. (Janeiro de 2007). Modern times: Law, temporality and happiness in Hobbes, Locke and Bentham. *Theoretical Inquiries in Law*, 8 (1), pp. 277-310. doi:10.2202/1565-3404.1151
- Cardoso, I. (2012). *Lisboa, a cidade e as muralhas: Limites e articulações*. Lisboa: Universidade Lusíada de Lisboa - Faculdade de Arquitectura e Artes.
- Carter, S. P., Carter, S. L., & Dannenberg, A. L. (setembro de 2003). Zoning out crime and improving community health in Sarasota, Florida: "Crime Prevention Through Environmental Design". *American Journal of Public Health*, 93 (9), 1442 - 1445. doi:10.2105/AJPH.93.9.1442
- Cats, O., Zhang, C., & Nissan, A. (janeiro de 2015). Empirical evaluation of an on-street pricing scheme in the city center. *Proceedings of the 94th Transportation Research Board Annual Meeting*. Washington.
- Centro de Estudios sobre Impunidade Y Justicia. (2015). *Global Impunity Index 2015*. (J. A. Clercq, & G. S. Lara, Edits.) San Andrés Cholula: Fundación Universidad de Las Américas Puebla. doi:10.2139/ssrn.2624721
- Chaniotakis, E., & Pel, A. J. (outubro de 2015). Drivers' parking location choice under uncertain parking availability and search times: A stated preference experiment. *Transportation Research Part A Policy and Practice*, 228 - 239. doi:10.1016/j.tra.2015.10.004
- Cheng, A. S., Ng, T. C., & Lee, H. C. (outubro de 2012). Impulsive personality and risk-taking behavior in motorcycle traffic offenders: A matched controlled study. *Personality and Individual Differences*, 53 (5), 597-602. doi:10.1016/j.paid.2012.05.007
- CML. (2005). *Lisboa: O desafio da mobilidade*. Direcção Municipal de Gestão Urbanística; Direcção Municipal de Planeamento Urbano. Lisboa: CML. Obtido em 25 de fevereiro de 2016, de <http://cidadaniaixmob.tripod.com/mobilidade.pdf>
- CML. (2009). *Relatório do Estado do Ordenamento do Território - REOT*. Departamento de Planeamento Urbano. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa. Obtido em 5 de janeiro de 2016, de <http://habitacao.cm-lisboa.pt/?no=405000100221,010>
- CML. (2011). *Indicadores de Monitorização: Revisão do PDM*. Plano Director Municipal de Lisboa. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa. Obtido em 5 de janeiro de 2016, de

- [http://1998-2013.am-lisboa.pt/fileadmin/ASSEMBLEIA\\_MUNICIPAL/AML/Area\\_Reservada/Reunioes/Mandato\\_2009\\_2013/2011\\_09\\_13\\_10\\_SO/Proposta\\_530\\_2011\\_Anexos/1\\_19\\_indicacoes\\_monitorizacao.pdf](http://1998-2013.am-lisboa.pt/fileadmin/ASSEMBLEIA_MUNICIPAL/AML/Area_Reservada/Reunioes/Mandato_2009_2013/2011_09_13_10_SO/Proposta_530_2011_Anexos/1_19_indicacoes_monitorizacao.pdf)
- CML. (2014). *1º Suplemento ao Boletim Municipal da Câmara Municipal de Lisboa nº 1050*. Lisboa: CML. Obtido em março de 14 de 2016, de [https://www.emel.pt/fotos/legislacao/regulamento\\_geral\\_de\\_estacionamento\\_republicacao\\_a\\_o\\_abril\\_2014\\_142367367354242e0c88225.pdf](https://www.emel.pt/fotos/legislacao/regulamento_geral_de_estacionamento_republicacao_a_o_abril_2014_142367367354242e0c88225.pdf)
- Cnossen, F., Rothengatter, T., & Meijman, T. (setembro de 2000). Strategic changes in task performance in car drivers as an adaptive response to task demands. *Transportation Research Part F Traffic Psychology and Behaviour* 3(3):123-140 . September 2000 , 3 (3), 123 - 140. doi:10.1016/S1369-8478(00)00021-8
- Código Penal Português (16 de Setembro de 1886)*. (1919). Coimbra: Imprensa da Universidade. Obtido em 27 de Dezembro de 2015, de <http://www.fd.unl.pt/Anexos/Investigacao/1274.pdf>
- Cohen, L., & Fehrlson, M. (1979). Social change and crime rate trends: A routine activity. *American Sociological Review*, 44, 588-608. Obtido em 23 de janeiro de 2016, de [http://cj-resources.com/CJ\\_Crim\\_Theory\\_pdfs/social%20change%20and%20crime%20rate%20trends%20a%20routine%20activity%20approach%20-%20Cohen%20et%20al%201979.pdf](http://cj-resources.com/CJ_Crim_Theory_pdfs/social%20change%20and%20crime%20rate%20trends%20a%20routine%20activity%20approach%20-%20Cohen%20et%20al%201979.pdf)
- Cohen, R. (20 de agosto de 2006). Fine choice. *The Ethicist, New York Times Magazine*. Obtido em 12 de dezembro de 2015, de [http://www.nytimes.com/2006/08/20/magazine/20wwln\\_ethicist.html?\\_r=0](http://www.nytimes.com/2006/08/20/magazine/20wwln_ethicist.html?_r=0)
- Conner, M., Lawton, R., Parker, D., Chorlton, K., Manstead, A. S., & Stradling, S. (setembro de 2007). Application of the Theory of Planned Behaviour to the prediction of objectively assessed breaking of posted speed limits. *British Journal of Psychology* , 98, 429 - 453. doi:10.1348/000712606X133597
- Cope, J. G., Allred, L. J., & Morsell, J. M. (fevereiro de 1991). Signs as deterrents of illegal parking in spaces designated for individuals with physical abilities. *Journal of Applied Behavior Analysis*, 24 (1), 59-63. doi:10.1901/jaba.1991.24-59
- Cornish, D., & Clarke, R. (1987). Understanding crime displacement: An application of rational choice theory. *Criminology*, 25, 933-947. Obtido em 23 de dezembro de 2015
- Correia, J. P. (2008). *A atitude e a motivação do bem conduzir*. Porto: Legis Editora.

- Costa, N. M. (2007). *Mobilidade e transporte em áreas urbanas: O caso da área metropolitana de Lisboa*. Lisboa: Faculdade de Letras de Lisboa - Departamento de Geografia.
- Creswell, J. (2008). Mixed methods research. Em L. Given (Ed.), *The SAGE Encyclopedia of Qualitative Research Methods* (pp. 526-529). California: SAGE Publications.
- Davey, J. D., & Freeman, J. E. (fevereiro de 2011). Improving road safety through Deterrence-Based Initiatives: A review of research. *Sultan Qaboos University Medical Journal*, 11 (1), 29 - 37. Obtido em 21 de janeiro de 2016, de <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/21509205>
- Degraeve, B., Granié, M.-A., Pravossoudovitch, K., & Monaco, G. L. (outubro de 2015). Social representations associated with men and women drivers among French adolescents and adults. Effects of the perceiver's age, sex, and socioeconomic status. *Transportation Research Part F Traffic Psychology and Behaviour*, 34, 1 - 17. doi:10.1016/j.trf.2015.07.019
- DeJoy, D. (setembro de 1989). The optimism bias and traffic accident risk perception. *Accident Analysis & Prevention*, 21 (4), 333-340. doi:10.1016/0001-4575(89)90024-9
- Delhomme, P., Dobbeleer, W. d., Forward, S., & Simões, A. (2009). *Manual for designing, implementing, and evaluating road safety communication campaigns*. Bruxelas: Belgian Road Safety Institute.
- DeLisi, M., & Vaughn, M. G. (2007). The Gottfredson–Hirschi critiques revisited: reconciling Self-Control Theory, criminal careers, and career criminals. *International Journal of Offender Therapy and Comparative Criminology*, 52 (5), 520 - 537. doi:10.1177/0306624X07308553
- Dixit, V., Harrison, G. W., & Rutström, E. E. (setembro de 2014). Estimating the subjective risks of driving simulator accidents. *Accident Analysis and Prevention*, 62, 63-78. doi:10.1016/j.aap.2013.08.023
- Dogan, E., Steg, L., & Delhomme, P. (2011). The influence of multiple goals on driving behavior: The case of safety, time saving, and fuel saving. *Accident Analysis and Prevention*, 43, 1635–1643. doi:10.1016/j.aap.2011.03.002
- Donário, A., & Santos, R. d. (2012). *Custo económico e social dos acidentes de viação em Portugal*. Lisboa: EDIUAL.
- Dror, I. E. (janeiro de 2007). Perception of risk and the decision to use force. *Policing*, 1 (3), 265-272. doi:10.1093/police/pam041
- Durkheim, É. (2007). *As Regras do Método Sociológico* (3ª ed.). (P. Neves, Trad.) São Paulo: Martins Fontes. Obtido em 05 de Maio de 2015, de

- <https://ayanrafael.files.wordpress.com/2011/08/durkheim-c3a9-as-regras-do-mc3a9todo-sociolc3b3gico.pdf>
- Efrat, K., & Shoham, A. (2013). The Theory of Planned Behavior, materialism, and aggressive driving. (K. Khim, & M. Abdel-Aty, Edits.) *Accident Analysis & Prevention*, 59, 459 – 465. doi:10.1016/j.aap.2013.06.023
- Eiró, P. (2008). *Noções Elementares de Direito*. Lisboa: Editorial Verbo.
- Eisenberg, D. (2003). Evaluating the effectiveness of policies related to drunk driving. *Journal of Policy Analysis and Management*, 22 (2), 249 - 274. doi:10.1002/pam.10116
- EMEL. (2015). *Relatório & Contas 2014*. Lisboa: EMEL. Obtido em 13 de março de 2016, de [https://www.emel.pt/fotos/financeiro/r\\_c\\_emel\\_2014\\_vfinal\\_194477977856265071c2973.pdf](https://www.emel.pt/fotos/financeiro/r_c_emel_2014_vfinal_194477977856265071c2973.pdf)
- EMEL. (2016). *Acção EMEL*. Obtido em 14 de março de 2016, de EMEL: <https://www.emel.pt/pt/mobilidade/a-mobilidade/accao-emel/>
- EMEL. (2016). *Avisos*. Obtido em 25 de janeiro de 2016, de EMEL: <https://www.emel.pt/pt/servicos-online/pagamentos/avisos/>
- EMEL. (2016). *Dístico de Residente*. Obtido em 26 de março de 2016, de EMEL: <https://www.emel.pt/pt/disticos/estacionamento-na-via-publica/distico-de-residente/>
- EMEL. (2016). *Perguntas Frequentes - EMEL*. Obtido em 14 de março de 2016, de EMEL: <https://www.emel.pt/pt/faq/>
- EMEL. (2016). *Plano de Actividades e Orçamento 2016*. Lisboa: EMEL. Obtido em 12 de março de 2016, de [https://www.emel.pt/pt/informacao\\_financeira/](https://www.emel.pt/pt/informacao_financeira/)
- Engel, C. (2012). *Low self-control as a source of crime: A meta-study*. Bonn: Max Planck Institute for Research on Collective Goods. doi:10.2139/ssrn.2012381
- Engel, C., & Nagin, D. (dezembro de 2015). Who is afraid of the stick? Experimentally Testing the deterrent effect of sanction certainty. *Review of Behavioral Economics*, 2015, 2: 405–434, 2 (4), 405-434. doi:10.1561/105.000000037
- Equipa Automóveis-Online. (2014). Prescrição de multas! Em 2013 foram mais de 270 mil multas de trânsito. *Automóveis Online*. Obtido em 21 de Setembro de 2015, de <http://noticias.automoveis-online.com/prescricao-de-multas-em-2013-foram-mais-de-270-mil-multas-de-transito/>
- Eysenck, H. (1965). Os acidentes e a personalidade. Em H. Eysenck, *Factos e mitos da Psicologia* (pp. 209 - 245). Lisboa: Ulisseia.
- Félonneau, M.-L., Aigrot, F., & Causse, E. (2009). Factors that dissuade young drivers from committing traffic violations. *Psychological Reports*, 104, 489-499. doi:10.2466/PRO.104.2.489-499

- Fernandes, L. F. (2007). Jacobs, Newman e C. Ray Jeffery: Contributos para a prevenção da criminalidade. Em *Urbanismo, Segurança e Lei* (Manuel Guedes Valente ed., Vol. Tomo I). Coimbra: Almedina.
- Fiorillo, V., & Secchi, R. (2012). Parking inventory management: A logistics perspective in urban traffic congestion mitigation. Em J. Longhurst, & C. Brebbia (Ed.), *Urban Transport XVIII: Urban Transport and the Environment in the 21st Century* (pp. 503 - 512). Southampton: WIT Press. doi:10.2495/UT120431
- Fisman, R., & Miguel, E. (2006). *Cultures of corruption: Evidence from diplomatic parking tickets*. Cambridge: National Bureau of Economic Research. Obtido em 20 de setembro de 2015, de <http://www.nber.org/papers/w12312>
- Fleiter, J., Watson, B., & Lennon, A. (2013). Effective punishment experiences: The need for a more comprehensive approach to conceptualising behavioural punishers and reinforcers in a road safety context. Em N. Castro (Ed.), *Psychology of punishment: New Research* (pp. 1-30). Nova Iorque: Nova Science Publishers, Inc. Obtido em 24 de janeiro de 2016, de <http://eprints.qut.edu.au/65102/>
- Fortin, M.-F. (2009). *O Processo de Investigação: da concepção à realização*. Loures: Lusodidacta.
- Foss, R. D., Stewart, J. R., & Reinfurt, D. W. (agosto de 2001). Evaluation of the effects of North Carolina's 0.08% BAC law. *Accident Analysis & Prevention*, 33 (4), 507-517. doi:10.1016/S0001-4575(00)00064-6
- Freeman, J., & Watson, B. (2006). An application of Stafford and Warr's reconceptualization of deterrence to a group of recidivist drink drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 38 (3), 462-471. doi:10.1016/j.aap.2005.11.001
- Freeman, J., Liossis, P., Schonfeld, C., Sheehan, M., Siskind, V., & Watson, B. (2006). The self-reported impact of legal and non-legal sanctions on a group of recidivist drink drivers. *Transportation Research Part F Traffic Psychology and behaviour*, 9 (1), 53 - 64. doi:DOI: 10.1016/j.trf.2005.08.005
- Freitas, L. (2011). *Influência do desenho urbano na insegurança da cidade*. Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa (edição policopiada).
- Fryklund, I. (abril de 2000). Human factors in parking enforcement. *Ergonomics in Design - The Quarterly of Human Factors Applications*, 8 (2), 4-10. doi:10.1177/106480460000800202
- Gabinete do Secretário-Geral do Sistema de Segurança Interna. (2009). *Relatório Anual de Segurança Interna Ano 2008*. Lisboa: Gabinete do Secretário-Geral do Sistema de Segurança Interna. Obtido em 22 de dezembro de 2016, de [http://www.portugal.gov.pt/media/564308/rasi\\_2008.pdf](http://www.portugal.gov.pt/media/564308/rasi_2008.pdf)

- Gehl, J., & Gemzoe, L. (2000). *New city spaces*. Copenhagen: The Danish Architectural Press .
- Gheorghiu, A., Delhomme, P., & Felonneau, M.-L. (novembro de 2015). Peer pressure and risk taking in young drivers' speeding behavior. *Transportation Research Part F Traffic Psychology and Behaviour*, 101-111. doi:<http://dx.doi.org/10.1016/j.trf.2015.10.014>
- Goldenbeld, C., Mesken, J., & Schagen, I. v. (2013). *The effect of severity and type of traffic penalties on car drivers' emotions, perceptions of fairness, and behavioural intentions*. Haia: SWOV Institute for Road Safety Research. Obtido em 08 de Janeiro de 2016, de [https://www.researchgate.net/publication/260225976\\_The\\_effect\\_of\\_severity\\_and\\_type\\_of\\_traffic\\_penalties\\_on\\_car\\_drivers%27\\_emotions\\_perceptions\\_of\\_fairness\\_and\\_behavioural\\_intentions](https://www.researchgate.net/publication/260225976_The_effect_of_severity_and_type_of_traffic_penalties_on_car_drivers%27_emotions_perceptions_of_fairness_and_behavioural_intentions)
- Golias, J., Yannis, G., & Harvatis, M. (dezembro de 2002). Off-street parking choice sensitivity. *Transportation Planning and Technology*, 25 (4), 333 - 348. doi:10.1080/0308106022000019620
- Graça, J. M., & Ramos, M. J. (2001). A insegurança rodoviária e a gestão da impunidade. *Actas do I Congresso Rodoviário Português Estrada 2000*. 3. Lisboa: Congresso Rodoviário Português.
- Gül, S. K. (2009). An evaluation of the Rational Choice Theory in Criminology. *GAU Journal of Social and Applied Science*, 4 (8), 36 - 44. Obtido em 14 de janeiro de 2016, de <http://www.gear.pol.tr/Yrd.Do%C3%A7.%20Dr.S.Kenan%20G%C3%9CL-1/Rational%20Choice%20Theory%20in%20Criminology.pdf>
- Guo, W., Brennan, D., & Blythe, P. (junho de 2013). Detecting older drivers' stress Level during real-world driving tasks. *World Academy of Science, Engineering and Technology*, 78, 1781 - 1787. Obtido em 16 de janeiro de 2016, de <http://waset.org/publications/8728/Detecting-Older-Drivers--Stress-Level-during-Real-World-Driving-Tasks>
- Hamilton-Baillie, B. (agosto de 2010). Urban design: Why don't we do it in the road? Modifying traffic behavior through legible urban design. *Journal of Urban Technology*, 11 (1), 43-62. doi:10.1080/1063073042000341970
- Hansen, B. (2015). Punishment and recidivism in drunk driving. *American Economic Review*, 105 (4), 1581-1617 . doi:10.2139/ssrn.1956180
- Harding, R., Morgan, F., Indermaur, D., Ferrante, A., & Blag, H. (janeiro de 1998). Road rage and the epidemiology of violence: Something old, something new. *Studies on Crime and Crime Prevention*, 7 (2), 221-238. Obtido em 09 de fevereiro de 2016, de



- [https://www.researchgate.net/publication/256493151\\_Road\\_Rage\\_and\\_the\\_Epidemiology\\_of\\_Violence\\_Something\\_Old\\_Something\\_New](https://www.researchgate.net/publication/256493151_Road_Rage_and_the_Epidemiology_of_Violence_Something_Old_Something_New)
- Hauber, A. R. (1980). The social psychology of driving behaviour and the traffic environment: Research on aggressive behaviour in traffic. *International Review of Applied Psychology*, 29 (4), 461-474. doi:10.1111/j.1464-0597.1980.tb01106.x
- Heinonen, J., & Eck, J. (2007). *Pedestrian injuries and fatalities*. Estados Unidos da América: Community Oriented Policing Services. Obtido em 12 de Setembro de 2015, de <http://www.popcenter.org/problems/pdfs/PedestrianInjuries.pdf>
- História. (s.d.). Obtido em 31 de Dezembro de 2015, de Carris - Transportes Públicos de Lisboa: <http://carris.transporteslisboa.pt/pt/historia>
- Hobbes, T. (1984). *Leviatã ou matéria, forma e poder de um Estado eclesiástico e civil*. Em T. H. Malmesbury, & V. Civita (Ed.), *Leviatã ou matéria, forma e poder de um Estado eclesiástico e civil* (J. P. Monteiro, & M. B. Silva, Trans., pp. 107-117). São Paulo: Abril Cultural. Obtido em 15 de Novembro de 2015, de [http://academico.direito-rio.fgv.br/ccmw/images/9/98/Thomas\\_Hobbes.pdf](http://academico.direito-rio.fgv.br/ccmw/images/9/98/Thomas_Hobbes.pdf)
- Hoffmann, M., & Legal, E. (2003). Sonolência, estresse, depressão e acidentes de trânsito. Em M. Hoffmann, R. Cruz, & J. Alchieri, *Comportamento humano no trânsito* (pp. 343-374). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Holland, C. A., Hill, R., & Cooke, R. (2009). Understanding the role of self-identity in habitual risky behaviours: pedestrian road-crossing decisions across the lifespan. *Health Education Research*, 24 (4), 674 – 685. doi:10.1093/her/cyp003
- Homel, R. (1988). *Policing and punishing the drinking driver: A study of general and specific deterrence*. Nova Iorque: Springer-Verlag.
- Howarth, I. (1985). Interactions between drivers and pedestrians: Some new approaches to pedestrian safety. Em L. Evans, & R. C. Schwing (Ed.), *Proceedings of a General Motors Symposium on Human Behavior and Traffic Safety* (pp. 171-184). Nova Iorque: Plenum Press. doi:10.1007/978-1-4613-2173-6\_9
- Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres. (2011). *Rede Pedonal – Princípios de planeamento e desenho*. Lisboa: IMTT.
- Jacobs, J. (1961/1991). *Déclin et survie des grandes villes américaines*. (C. Parin-Senemaud, Trad.) Liège: Architecture + Recherches / Mardaga.
- Jeffery, R. (1977). *Crime Prevention Through Environmental Design*. Londres: SAGE.
- Jeffery, R. (2000). CPTED: Past, present and future. *International CPTED Association Newsletter*, 1-2. Obtido em 22 de Setembro de 2015, de <http://www.cpted.net/Resources/Documents/Newsletters/April00.pdf>
- Jenenkova, O. (dezembro de 2010). The representations of inhabitants of Latvia about reasons of aggressive vehicle driving. (Elsevier, Ed.) *Procedia Social and*

- Behavioral Sciences* 5 (2010) 520–525, 5, 520–525. doi:10.1016/j.sbspro.2010.07.136
- Jenenkova, O. (2012). Conditions provoking aggressive driving in perception os drivers and road traffic inspectors. *Modern Research of Social Problems*, 9 (17), 1-17. Obtido em 12 de setembro de 2016, de <http://sisp.nkras.ru/e-ru/issues/2012/9/enenkova.pdf>
- Jenenkova, O. (2013). *Aggressive driving in the perception of car drivers*. Daugavpils: Universidade de Daugavpils - Departamento de Psicologia Social.
- Jenenkova, O. (abril de 2014). Personal characteristics of aggressive drivers in the perception of drivers and road traffic inspectors. *Psychological Thought*, 7 (1), 80-92. doi:10.5964/psyct.v7i1.40
- Jensenius, F. R., & Wood, A. K. (2015). *Caught in the act but not punished: On elite rule of law and deterrence*. USC Gould School of Law. Center for Law and Social Science. doi:10.2139/ssrn.1633048
- Kelsen, H. (2000). *Teoria Geral do Direito e do Estado* (3ª ed.). (L. C. Borges, Trad.) São Paulo: Martins Fontes. Obtido em 02 de Setembro de 2015, de <https://admfortium.files.wordpress.com/2012/03/hans-kelsen-teoria-geral-do-direito-e-do-estado.pdf>
- King, M., Wood, J., Lacherez, P., & Marszalek, R. (janeiro de 2012). Optimism about safety and group-serving interpretations of safety among pedestrians and cyclists in relation to road use in general and under low light conditions. *Accident Analysis & Prevention*, 44 (1), 154-159. doi:10.1016/j.aap.2010.12.003
- Kladeftiras, M., & Antoniou, C. (dezembro de 2013). Simulation-based assessment of double-parking impacts on traffic and environmental conditions. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2390, 121-130. doi:10.3141/2390-13
- Kontogiannis, T., Kossiavelou, Z., & Marmaras, N. (junho de 2002). Self-reports of aberrant behaviour on the roads: errors and violations in a sample of Greek drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 34 (3), 381 - 399. doi:10.1016/S0001-4575(01)00035-5
- Lagarde, E., Chiron, M., & Lafont, S. (Agosto de 2004). Traffic ticket fixing and driving behaviours in a large French working population. *Journal of Epidemiology and Community Health*, 562 - 568. doi:10.1136/jech.2003.011833
- Laing, C. (2010). *Problem-Oriented Guides for Police - Problem-Specific Guides Series: Aggressive Driving*. Washington D.C.: U.S. Department of Justice. Obtido em 04 de setembro de 2015, de [www.cops.usdoj.gov](http://www.cops.usdoj.gov)

- Lam, D. (2007). Estacionamento ilegal voltou às ruas de Lisboa. *Diário de Notícias*. Obtido em 20 de Setembro de 2015, de [http://www.dn.pt/inicio/interior.aspx?content\\_id=986108&page=1](http://www.dn.pt/inicio/interior.aspx?content_id=986108&page=1)
- Lam, W. H., Li, Z.-C., Huang, H.-J., & Wong, S. (2006). Modeling time-dependent travel choice problems in road networks with multiple user classes and multiple parking facilities. *Transportation Research Part B* 40 (2006) 368–395, 40 (5-40), 368 - 395. doi:10.1016/j.trb.2005.05.003
- Lambe, T. A. (fevereiro de 1989). A policy for inducements to pay parking fines. *Socio-Economic Planning Sciences* 23(3):99-113, 23 (3), 99-113. doi:10.1016/0038-0121(89)90008-6
- Laskar, M. E. (4 de Abril de 2013). Summary of Social Contract Theory by Hobbes, Locke and Rousseau. *SSRN Eletronic Journal*. doi:10.2139/ssrn.2410525
- Lauper, E., Moser, S., Fischer, M., Matthies, E., & Kaufmann-Hayoz, R. (junho de 2015). Psychological predictors of eco-driving: A longitudinal study. *Transportation Research Part F Traffic Psychology and Behaviour*, 27-37. doi:10.1016/j.trf.2015.06.005
- Lawton, R., Parker, D., Manstead, A. R., & Stradling, S. (1997). The role of affect in predicting social behaviors: The case of road traffic violations. *Journal of Applied Social Psychology*, 27 (14), 1258-1276. doi:10.1111/j.1559-1816.1997.tb01805.x
- Leitão, C. R., Botelho, I. d., Soares, R. L., & Rodrigues, A. (2014). *Relatório de Monitorização da Rede Rodoviária Nacional - 2012 e 2013*. Lisboa: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP. Obtido em 20 de fevereiro de 2016, de [http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/InfraestruturasRodoviaras/RedeRodoviaria/Relatrios/Relatorio\\_Monitorizacao\\_RRN\\_2012-2013.pdf](http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/InfraestruturasRodoviaras/RedeRodoviaria/Relatrios/Relatorio_Monitorizacao_RRN_2012-2013.pdf)
- Letirand, F., & Delhomme, P. (novembro de 2005). Speed behaviour as a choice between observing and exceeding the speed limit. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 8 (6), 481 – 492. doi:10.1016/j.trf.2005.06.002
- Lheureux, F. (janeiro de 2012). Speeding or not speeding? When subjective assessment of safe, pleasurable and risky speeds dtermines speeding bbehaviour. *The European Journal of Psychology Applied to Legal Context*, 4 (1), 79-98. Obtido em 15 de dezembro de 2015, de [www.usc.es/sepjf](http://www.usc.es/sepjf)
- Lima, L. P. (2010). Prefácio - Teimosamente Sangrando . Em M. J. Martins, "A culpa não foi minha!" - *Culpa e comportamento de risco nas estradas portuguesas* (pp. XVII - XIX). Lisboa: Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados.
- Locke, J. (1994). *Segundo tratado sobre o governo civil*. (M. Lopes, & M. costa, Trads.) Petrópolis: Vozes. Obtido em 02 de Outubro de 2015, de

- [http://www.google.pt/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwjdkL\\_YguvJAhXCXRoKHcDcDBwQFggiMAE&url=http%3A%2F%2Ffiles.portalconscienciapolitica.com.br%2F200001889-99e539ae02%2FLOCKE%2C%2520John\\_Segundo%2520Tratado%2520Sobre%2520](http://www.google.pt/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwjdkL_YguvJAhXCXRoKHcDcDBwQFggiMAE&url=http%3A%2F%2Ffiles.portalconscienciapolitica.com.br%2F200001889-99e539ae02%2FLOCKE%2C%2520John_Segundo%2520Tratado%2520Sobre%2520)
- Lourenço, P. (11 de junho de 2009). Último sono no carro para garantir lugar à borla. *Jornal de Notícias*. Obtido em 01 de março de 2016, de [http://www.jn.pt/paginainicial/pais/concelho.aspx?Distrito=Lisboa&Concelho=Lisboa&Option=Interior&content\\_id=1259783&page=-1](http://www.jn.pt/paginainicial/pais/concelho.aspx?Distrito=Lisboa&Concelho=Lisboa&Option=Interior&content_id=1259783&page=-1)
- Lume, M. T., & Ferreira, P. D. (1998). *As contra-ordenações ao Código da Estrada: Meios de defesa*. Porto: Almeida & Leitão, Lda.
- Lund, T. (2005). The Qualitative–Quantitative Distinction: Some comments. *Scandinavian Journal of Educational Research*, 49 (2), 115-132. doi: 10.1080/00313830500048790
- Machado, J. L., Oña, J. d., Oña, R. d., Eboli, L., & Mazzulla, G. (dezembro de 2014). A stated preference experiment for understanding drivers' risk perception. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 162, 263 – 272. doi:10.1016/j.sbspro.2014.12.207
- Machado-León, J. L., Oña, J. d., Oña, R. d., Eboli, L., & Mazzulla, G. (fevereiro de 2016). Socio-economic and driving experience factors affecting drivers' perceptions of traffic crash risk. *Transportation Research Part F Traffic Psychology and Behaviour*, 37, 41-51. doi:10.1016/j.trf.2015.11.010
- Mackenzie, J., Watling, C., & Leal, N. (dezembro de 2014). What aspects of demographic, personality, attitudes and perceptions of law enforcement influence self-reported likelihood of drink driving? *Journal of Risk Research*, 18 (9), 1-17. doi:10.1080/13669877.2014.923026
- Magalhães, N. (2003). Prefácio. Em L. Reto, & J. d. Sá, *Porque nos matamos na estrada... e como o evitar?* (pp. 11-15). Lisboa: Editorial Notícias.
- Mann, R., Smart, R., Stoduto, G., Adlaf, E., Vingilis, E., Beirness, D., . . . Asbridge, M. (2003). The effects of drinking-driving laws: a test of the differential deterrence hypothesis. *Addiction*, 98 (11), 1531-1536. Obtido em 30 de Novembro de 2015
- Marques, J. (1997). Viajar em Portugal, nos séculos XV e XVI. *Revista da Faculdade de Letras: História*, 14, pp. 91 - 121. Obtido em 30 de Outubro de 2015, de [http://aleph20.letras.up.pt/exlibris/aleph/a20\\_1/apache\\_media/5CB5HMD71F48R51VAILJ3V4CH7EPX8.pdf](http://aleph20.letras.up.pt/exlibris/aleph/a20_1/apache_media/5CB5HMD71F48R51VAILJ3V4CH7EPX8.pdf)
- Martens, K., & Benenson, I. (2008). Evaluating urban parking policies with Agent-Based Model of driver parking behavior. *Transportation Research Record Journal of the Transportation Research Board*, 2046, 37 - 44. doi:10.3141/2046-05

- Martins, M. J. (2010). *"A Culpa Não Foi Minha!" Culpa e comportamento de risco nas estradas portuguesas*. Lisboa: Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados.
- Merriman, P. (janeiro de 2016). Mobility infrastructures: Modern visions, affective environments and the problem of car parking. *Mobilities*, 11 (1), 83-98. doi:10.1080/17450101.2015.1097036
- Mesken, J., Lajunen, T., & Summala, H. (2002). Interpersonal violations, speeding violations and their relation to accident involvement in Finland. *Ergonomics*, 45 (7), 469 - 483.
- Mesquita, M. (1998). Violência, segurança e Justiça: A construção da impunidade. *Revista de Administração Pública*, 109 - 134.
- Meyers, A. R., Heeren, T., & Hingson, R. (dezembro de 1989). Discretionary leniency in police enforcement of laws against drinking and driving: Two examples from the state of Maine, USA. *Journal of Criminal Justice*, 17 (3), 179-186. doi:10.1016/0047-2352(89)90018-4
- Michon, J. A. (1985). A critical view of driver behavior models: What do we know, what should we do? Em L. Evans, & R. Schwing (Edits.), *Human Behavior and Traffic Safety* (pp. 485 - 524). Nova Iorque: Plenum Press. doi:10.1007/978-1-4613-2173-6\_19
- Moffatt, S., & Poynton, S. (Março de 2007). The deterrent effect of higher fines on recidivism: Driving offences. *Crime and Justice Bulletin*, 106, 1-16. Obtido em 30 de dezembro de 2015, de <http://www.bocsar.nsw.gov.au/Documents/CJB/cjb106.pdf>
- Montesquieu. (2011). *Do espírito das leis*. (M. Morgado, Trad.) Lisboa: Edições 70.
- Morgado, M. (2011). Introdução. Em Montesquieu, *Do espírito das leis* (pp. 9-113). Lisboa: Edições 70.
- Morillo, C., & Campos, J. M. (2014). On-street illegal parking costs in urban areas. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 160, 342 – 351. doi:10.1016/j.sbspro.2014.12.146
- Morrison, D. S., Thomson, H., & Petticrew, M. (novembro de 2004). Evaluation of the health effects of a neighbourhood traffic calming scheme. *Journal of Epidemiology & Community Health*, 58 (10), 837-840. doi:10.1136/jech.2003.017509
- Nagin, D. S., & Pogarsky, G. (março de 2006). Integrating celerity, impulsivity, and extralegal sanction threats into a model of general deterrence: Theory and evidence. *Criminology*, 39 (4), 865 -892. doi:10.1111/j.1745-9125.2001.tb00943.
- Nash, A. (2005). Traffic calming in three european cities: Recent experience. *Proceedings of the 84th meeting of the Transportation Research Board (9-13 janeiro 2004)*. Washington: Transportation Research Board. Obtido em 02 de fevereiro de 2016,

- de <http://www.andynash.com/nash-publications/Nash2004-TrafCalmEuro-TRB-paper.pdf>
- Neto, O. B., & Barbosa, H. (setembro de 2015). Impacts of traffic calming interventions on urban vitality. (I. Publishing, Ed.) *Urban Design and Planning*, 1 - 13. doi:10.1680/udap.15.00007
- Newman, O. (1972). *Defensible Space: Crime Prevention Through Urban Design*. New York: Macmillan.
- Newman, O. (1996). *Creating defensible space*. Washington: U.S. Department of Housing and Urban Development. Obtido em 22 de Setembro de 2015, de <http://www.huduser.gov/publications/pdf/def.pdf>
- Ogus, A. (15 de junho de 2010). Regulatory sanctions: Wheel-clamping and hassle. *SSRN Electronic Journal*, 1 - 14. doi:10.2139/ssrn.1684500
- Oliveira, C. (2015). (Auto)mobilities and social identities in Portugal. *Sociologia, Problemas e Práticas*, 77, 137 - 151. Obtido em 16 de novembro de 2015, de <http://spp.revues.org/1872>
- Oliveira, P. (2011). A segurança rodoviária existe? Pontos de reflexão em relação à questão da segurança rodoviária. Em M. J. Ramos, *Risco e trauma rodoviários em Portugal* (pp. 171-193). Lisboa: Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados.
- Oña, J. d., Oña, R. d., Eboli, L., Forciniti, C., & Mazzulla, G. (setembro de 2014). How to identify the key factors that affect driver perception of accident risk. A comparison between Italian and Spanish driver behavior. *Accident Analysis and Prevention*, 73, 225–235. doi:10.1016/j.aap.2014.09.020
- Oswald, D., Sherratt, F., & Smith, S. (2-3 de junho de 2014). Risk perception and safety behaviour: An ethnographic study. Em R. Aulin, & Å. Ek (Ed.), *Proceedings of CIB W099 Achieving Sustainable Construction Health and Safety* (pp. 2-12). Lund: International Council for Research and Innovation in Building and Construction. Obtido em 29 de janeiro de 2016, de [http://www.lth.se/fileadmin/healthsafety2014/proceedings\\_-\\_RA\\_140703.pdf](http://www.lth.se/fileadmin/healthsafety2014/proceedings_-_RA_140703.pdf)
- Pais, J. M. (1995). Durkheim: Das Regras do Método aos métodos desregrados. *Análise Social*, 30, 239-263. doi:10.1590/ts.v8i1.86283
- Paxion, J., Galy, E., & Berthelon, C. (02 de dezembro de 2014). Mental workload and driving. *Frontiers in Psychology*, 5 (1344), 1 - 11. doi:10.3389/fpsyg.2014.01344
- Pereira, P. (junho de 2015). Production of public space and everyday life in a gentrified area of Lisbon. *Portuguese Journal of Social Science*, 14 (2), 157-175. doi:10.1386/pjss.14.2.157\_1

- Piquero, A. R., & Paternoster, R. (fevereiro de 1998). An application of Stafford and Warr's Reconceptualization of deterrence to drinking and driving. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 35 (1), 3-39. doi:10.1177/0022427898035001001
- Piquero, A. R., & Pogarsky, G. (maio de 2002). Beyond Stafford and Warr's Reconceptualization of deterrence: Personal and vicarious experiences, impulsivity, and offending behavior. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 39 (2), 153-186. doi:10.1177/002242780203900202
- Polícia de Segurança Pública. (23 de Abril de 2015). *PSP - Comando Metropolitano de Lisboa*. Obtido de PSP - Comando Metropolitano de Lisboa: <http://psp-cometlis.blogspot.pt/2015/04/acao-de-fiscalizacao-contra-o.html>
- Pratt, T., & Cullen, F. (2000). The empirical status of Gottfredson and Hirschi's General Theory of Crime: A meta-analysis. *Criminology*, 38 (3), 931 - 964. doi:10.1111/j.1745-9125.2000.tb00911.x
- Quivy, R., & Campenhoudt, L. V. (2005). *Manual de investigação em Ciências Sociais* (4ª ed.). (J. Marques, M. Mendes, & M. Carvalho, Trans.) Lisboa: Gradiva.
- Ramos, M. J. (2003). A automobilização do pensamento selvagem. Em J. F. Branco, & M. J. Ramos (Edits.), *Estrada Viva? Aspectos da Motorização na Sociedade Portuguesa* (pp. 183 - 190). Lisboa: Assírio & Alvim.
- Read, S., & Kirby, G. (2002). Self-reported behaviour and perceptions of enforcement. *Proceedings of the 2002 Road Safety Research, Policing and Education Conference* (pp. 173-178). Adelaide: Transport SA. Obtido em 20 de fevereiro de 2016, de <http://acrs.org.au/files/arsrpe/RS020120.PDF>
- Reto, L., & Sá, J. d. (2003). *Porque nos matamos na estrada e como o evitar*. Lisboa: Editorial Notícias.
- Ribeiro, A. N. (1996). *Introdução ao estudo do Direito*. Lisboa: Escola Superior de Polícia.
- Ribeiro, C. (2014). Carros com História: No princípio era um locomóvel. *Público*. Obtido em 16 de Novembro de 2015, de [http://lifestyle.publico.pt/motores/329302\\_carros-com-historia--no-principio-era-um-locomovel](http://lifestyle.publico.pt/motores/329302_carros-com-historia--no-principio-era-um-locomovel)
- Ruhm, C. (1996). Alcohol policies and highway vehicle fatalities. *Journal of Health Economics*, 15, 435-454. doi:10.1016/S0167-6296(96)00490-0
- Sabey, B., & Taylor, H. (1980). The known risks we run: The highway. Em W. W. Lowrance, R. C. Schwing, & W. A. Jr (Edits.), *Societal Risk Assessment: How safe is safe enough?* (pp. 43 - 70). Springer US. doi:10.1007/978-1-4899-0445-4\_3
- Sarmiento, M. (2013). *Metodologia Científica para a elaboração, escrita e apresentação de teses*. Lisboa: Universidade Lusíada Editora.

- Schafer, J. A., & Mastrofski, S. D. (maio de 2005). Police leniency in traffic enforcement encounters: Exploratory findings from observations and interviews. *Journal of Criminal Justice*, 33 (3), 225-238. doi:10.1016/j.jcrimjus.2005.02.003
- Scott-Parker, B., Watson, B., King, M. J., & Hyde, M. K. (2013). Punishment avoidance and intentional risky driving behaviour: What are the implications for "getting away with it"? Em N. Castro (Ed.), *Psychology of Punishment: New research* (pp. 55 - 78). Nova Iorque: Nova Science Publishers, Inc. Obtido em 24 de janeiro de 2016, de [https://www.researchgate.net/publication/260001434\\_Punishment\\_avoidance\\_and\\_intentional\\_risky\\_driving\\_behaviour\\_What\\_are\\_the\\_implications\\_for\\_%27getting\\_away\\_with\\_it%27](https://www.researchgate.net/publication/260001434_Punishment_avoidance_and_intentional_risky_driving_behaviour_What_are_the_implications_for_%27getting_away_with_it%27)
- Shinar, D., & McKnight, A. J. (1985). The effects of enforcement and public information on compliance. Em L. Evans, & R. C. Schwing (Eds.), *Human Behavior and Traffic Safety* (pp. 385-419). Plenum Press. doi:10.1007/978-1-4613-2173-6\_17
- Shoup, D. (1997). The high cost of free parking. *Journal of Planning Education and Research*, 17 (1), 3-20. doi:10.1177/0739456X9701700102
- Shoup, D. (1999). In lieu of required parking. *Journal of Planning Education and Research*, 18 (4), 307-320. doi:10.1177/0739456X9901800403
- Shoup, D. (2014). Informal parking on sidewalks: The Broken Windows Effect. Em D. J. Mitchell (Ed.), *California Policy Options 2014* (pp. 145 - 162). California: UCLA Luskin School of Public Affairs. Obtido em 23 de dezembro de 2015, de <http://shoup.bol.ucla.edu/InformalParkingOnSidewalks.pdf>
- Shoup, D. (2015). Informal parking: Turning problems into solutions. Access, 14 - 19. Obtido em 22 de janeiro de 2016, de <http://www.accessmagazine.org/wp-content/uploads/sites/7/2015/07/access46.informalparking.pdf>
- Silva, G. M. (2012). *Introdução ao Estudo do Direito* (4ª ed.). Lisboa: Universidade Católica Editora.
- Simićević, J., Vukanović, S., & Milosavljević, N. (novembro de 2013). The effect of parking charges and time limit to car usage and parking behaviour. *Transport Policy*, 30, 125 - 131. doi:10.1016/j.tranpol.2013.09.007
- Simões, F. (2011). *Mobilidade Pedonal: O caso de estudo da Baixa de Lisboa e suas colinas*. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa - Faculdade de Ciências Sociais e Humanas.
- Sing, S. (Fevereiro de 2015). Critical reasons for crashes investigated in the National Motor Vehicle Crash Causation Survey. *Crash Stats*. Estados Unidos da América. Obtido em 02 de Setembro de 2015, de <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/pubs/812115.pdf>



- Sir Robert Peel's principles of law enforcement. (s.d.). Obtido em 02 de Setembro de 2015, de [https://www.durham.police.uk/About-Us/Documents/Peels\\_Principles\\_Of\\_Law\\_Enforcement.pdf](https://www.durham.police.uk/About-Us/Documents/Peels_Principles_Of_Law_Enforcement.pdf)
- Siskind, V. (1996). Does license disqualification reduce reoffence rates? *Accident Analysis and Prevention*, 28 (4), 519-524. doi:10.1016/0001-4575(96)00027-9
- Slovic, P. (2016). Understanding perceived risk: 1978–2015. *Environment: Science and Policy for Sustainable Development*, 58 (1), 25-29. doi:10.1080/00139157.2016.1112169
- Slovic, P., Fischhoff, B., & Lichtenstein, S. (1980). Facts and fears: Understanding perceived risk. *Societal Risk Assessment*, 181 - 216.
- Smith, P., & King, R. D. (junho de 2013). From road rage to everyday automotive incivility: A Routine Activities Approach to Low-Level Deviance. *The Sociological Quarterly*, 54 (3), 1-25. doi:10.1111/tsq.12030
- Soares, R. (2007). *Percepção de riscos na estrada: Uma perspectiva antropológica sobre o Algarve*. Lisboa: Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa.
- Souza, M. J., & Compans, R. (maio de 2009). Espaços urbanos seguros: A temática da segurança no desenho da cidade. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, 11 (1), 9-24. Obtido em 14 de setembro de 2015, de <http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/rbeur/article/view/207/191>
- Stafford, M., & Warr, M. (Maio de 1993). A reconceptualization of general and specific deterrence. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 30 (2), 123-135. doi:10.1177/0022427893030002001
- Stevens, A., Quimby, A., Board, A., Kersloot, T., & Burns, P. (2002). *Design guidelines for safety of in-vehicle information systems*. (n.d.) Transport Research Laboratory. Obtido em 20 de janeiro de 2016, de [http://www.umich.edu/~driving/publications/DETRIVISGuidelines\\_finalversion.pdf](http://www.umich.edu/~driving/publications/DETRIVISGuidelines_finalversion.pdf)
- Stubbs, M. (2002). Car parking and residential development: Sustainability, design and planning Policy, and public perceptions of parking provision. *Journal of Urban Design*, 7 (2), 213-237. doi:10.1080/1357480022000012249
- Summala, H. (2007). Towards understanding motivational and emotional factors in driver behaviour: Comfort through satisficing. Em P. C. Cacciabue (Ed.), *Modelling driver behaviour in automotive environments* (pp. 189-207). Londres: Springer Verlag. doi:10.1007/978-1-84628-618-6\_11
- Tavares, A. F., Mendes, S. M., & Costa, C. S. (outubro de 2008). The Impact of deterrence policies on reckless driving: The case of Portugal. *European Journal on Criminal Policy and Research*, 14 (4), 417-429. doi:10.1007/s10610-008-9082-7

- Tay, R. S., Watson, B. C., & Hart, S. (2002 (Eds.)). Personal and social influences of speeding. Em K. C. Wang, & G. J. Xiao (Ed.), *Traffic and Transportation Studies: Proceedings of ICTTS 2002*. 2, pp. 1140 - 1147. Reston: American Society of Civil Engineers. doi:10.1061/40630(255)158
- Tierney, A. (2002). *A study on why people abuse handicapped parking*. Menomonie: University of Wisconsin-Stout. Obtido em 03 de novembro de 2015, de <http://www2.uwstout.edu/content/lib/thesis/2002/2002tierneya.pdf>
- Torres, J. (2014). *Não temos de ser Alemães*. Lisboa: Matéria-Prima Edições.
- Vaz, M. J. (2012). Espaço público, controlo e segurança em Lisboa nos finais do século XIX. Em J. M. Carvalho, M. H. Pereira, G. S. Ribeiro, & M. J. Vaz, *Linguagens e Fronteiras do Poder* (pp. 275-287). Lisboa: Centro de Estudos de História Contemporânea.
- Verwey, W. (março de 2000). On-line driver workload estimation. Effects of road situation and age on secondary task measures. *Ergonomics* , 43 (2), 187-209. doi:10.1080/001401300184558
- Voith, R. (janeiro de 1998). The downtown parking syndrome: Does curing the illness kill the patient? *Business review (Federal Reserve Bank of Philadelphia)* , 3-14. Obtido em 31 de janeiro de 2016, de <https://ideas.repec.org/a/fip/fedpbr/y1998ijanp3-14.html>
- Waard, D. d. (1996). *The measurement of drivers' mental workload*. Holanda: Traffic Research Centre VSC, University of Gronigen. Obtido em 14 de janeiro de 2016, de [https://www.researchgate.net/publication/30481401\\_The\\_measurement\\_of\\_drivers%27\\_mental\\_workload](https://www.researchgate.net/publication/30481401_The_measurement_of_drivers%27_mental_workload)
- Waard, D. D., Jessurun, M., Steyvers, F. J., Reggatt, P. T., & Brookhuis, K. A. (1995). Effect of road layout and road environment on driving performance, drivers' physiology and road appreciation. *Ergonomics*, 38:7, 1395-1407, 38 (7), 1395-1407. doi:10.1080/00140139508925197
- Waard, D. d., Kruizinga, A., & Brookhuis, K. A. (2008). The consequences of an increase in heavy goods vehicles for passenger car drivers' mental workload and behaviour: A simulator study. *Accident Analysis and Prevention*, 40, 818 - 828. doi:10.1016/j.aap.2007.09.029
- Waerden, P. v., Timmermans, H., & Silva, A. N. (maio de 2014). The influence of personal and trip characteristics on habitual parking behavior. *Case Studies on Transport Policy*, 3 (1). doi:10.1016/j.cstp.2014.04.001

- Wang, B., Hensher, D. A., & Ton, T. (2002). Safety in the road environment: a driver behavioural response perspective. *Transportation*, 29 (3), 253–270. doi:10.1023/A:1015661008598
- Wang, D.-Y., Jimison, Z., Richard, D., & Chuan, C.-H. (2015). Effect of listening to music as a function of driving complexity: A simulator study on the differing effects of music on different driving tasks. *Proceedings of the Eighth International Driving Symposium on Human Factors in Driver Assessment, Training and Vehicle Design* (pp. 253 - 259). Obtido em 20 de janeiro de 2016, de <https://www.researchgate.net/publication/280718583>
- Watling, C. N., Freeman, J., & Davey, J. (2014). I know, but I don't care: How awareness of Queensland's drug driving testing methods impact upon perceptions of deterrence and offending behaviours. *Modern Traffic and Transportation Engineering Research*, 3 (1), 7-13. Obtido em 16 de dezembro de 2015, de [https://www.researchgate.net/publication/278016912\\_I\\_know\\_but\\_I\\_don%27t\\_care\\_how\\_awareness\\_of\\_Queensland%27s\\_drug\\_driving\\_testing\\_methods\\_impact\\_upon\\_perceptions\\_of\\_deterrence\\_and\\_offending\\_behaviours](https://www.researchgate.net/publication/278016912_I_know_but_I_don%27t_care_how_awareness_of_Queensland%27s_drug_driving_testing_methods_impact_upon_perceptions_of_deterrence_and_offending_behaviours)
- Watling, C., Armstrong, K., Smith, S., & Obst, P. (outubro de 2015). Crash risk perception of sleepy driving and its comparisons with drink driving and speeding: Which behavior is perceived as the riskiest? *Traffic Injury Prevention*, 1-26 (accepted manuscript). doi:10.1080/15389588.2015.1096350
- Watson, B. C. (1998). The effectiveness of drink driving licence actions, remedial programs and vehicle-based sanctions. *Proceedings 19th ARRB Research Conference*. Sidney: ARRB Transport Research, Lda. Obtido em 25 de janeiro de 2016, de <https://www.researchgate.net/publication/27468171>
- Watson, B., & Siskind, V. (1997). The effectiveness of licence restriction for drink drivers. *Proceedings Road Safety Research and Enforcement Conference*.
- Watson, B., Siskind, V., Fleiter, J., Watson, A., & Soole, D. (2015). Assessing specific deterrence effects of increased speeding penalties using four measures of recidivism. *Accident Analysis and Prevention*, 84, 27-37. doi:10.1016/j.aap.2015.08.006
- Watson, B., Siskind, V., Fleiter, J., & Watson, A. (2010). Different approaches to measuring specific deterrence : some examples from speeding offender management. *Proceedings of the 2010 Australasian Road Safety Research, Policing*. Canberra: National Convention Centre.
- Weber, M. (1982). A Política como vocação. Em M. Weber, H. Gerth, & C. W. Mills (Edits.), *Ensaio de Sociologia* (W. Dutra, Trad., pp. 97-153). Rio de Janeiro: LTC — Livros Técnicos e Científicos Editora S.A. Obtido em 13 de dezembro de 2015,

de

[http://www.ldaceliaoliveira.seed.pr.gov.br/redeescola/escolas/18/1380/184/arquivos/File/materiais/2014/sociologia/Ensaio\\_de\\_Sociologia\\_-\\_Max\\_Weber.pdf](http://www.ldaceliaoliveira.seed.pr.gov.br/redeescola/escolas/18/1380/184/arquivos/File/materiais/2014/sociologia/Ensaio_de_Sociologia_-_Max_Weber.pdf)2015

- Wenzel, M. (outubro de 2004). The social side of sanctions: Personal and social norms as moderators of deterrence. *Law and Human Behavior*, 28 (5), 547 - 567. doi:0147-7307/04/1000-0547/1
- Wey, W. M., & Wei, W. L. (março de 2016). Urban street environment design for quality of urban life. *Social Indicators Research*, 126 (1), 161 - 186. doi:10.1007/s11205-015-0880-2
- Wierwille, W. W., Hanowski, R. J., Hankey, J. M., A., K. C., Lee, S. E., Medina, A., . . . Dingus, T. A. (2002). *Identification and evaluation of driver errors: Overview and recommendations*. US Department of Transportation. Georgetown Pike: Federal Highway Administration. Obtido de <http://ntl.bts.gov/lib/33000/33700/33774/FHWA-RD-02-003.pdf>
- Yousif, S., & Purnawan. (1999). On-street parking: Effects on traffic congestion. *Traffic Engineering and Control*, 40 (9), 424-427. Obtido em 13 de março de 2016, de [https://www.researchgate.net/publication/46212892\\_On-street\\_parking\\_Effects\\_on\\_traffic\\_congestion](https://www.researchgate.net/publication/46212892_On-street_parking_Effects_on_traffic_congestion)
- Yu, C.-Y. (julho de 2015). Built environmental designs in promoting pedestrian safety. *Sustainability* 2015, 7; doi:10.3390/su7079444, 9444-9460. doi:10.3390/su7079444
- Yu, J. (fevereiro de 1994). Punishment celerity and severity: Testing a specific deterrence model on drunk driving recidivism. *Journal of Criminal Justice*, 22 (4), 355-366. doi:10.1016/0047-2352(94)90082-5
- Zhang, N., Huang, H., Su, B., & Zhao, J. (julho de 2015). Analysis of dynamic road risk for pedestrian evacuation. *Physica A: Statistical mechanics and its applications*, 430, 171-183. doi:10.1016/j.physa.2015.02.082

## Legislação

Alvará de 29 de junho de 1626 – Livro 3º de Leis da Torre do Tombo

Aviso n.º 11622/2012 (PDML) publicado no DR II Série, n.º 168, de 30 de agosto de 2012 (30275 – 30377)

Aviso n.º 5147/2013 (RMUEL), publicado no Diário da República, Série II, nº 74, de 16 de Abril de 2013 (12489 – 12557)

Carta Régia de 30 de abril de 1625 – Liv. De Corresp. do D. do Paço, fol. 103;

Carta Régia de 2 de setembro de 1625 – Colleção de Monsenhor Gordo

Carta Régia de 31 de março de 1626 – Livro 3º de Leis da Torre do Tombo, fol. 154

- Criação do Corpo de Polícia Civil de Lisboa, Carta Régia de 2 de julho de 1867 (450 – 453)
- Decreto n.º 14.998, publicado no Diário do Governo I série, n.º 30, de 6 de fevereiro de 1928 (250 – 277)
- Decreto n.º 15.536, publicado no Diário do Governo I Série, n.º 123, de 31 de maio de 1928 (1276 – 1295)
- Decreto n.º 18.406, publicado no Diário do Governo I Série – n.º 125 – 31 de maio de 1930 (971 – 987)
- Decreto n.º 39.672, publicado no Diário do Governo I Série, n.º 110, de 20 de maio de 1954 (570 – 601)
- Decreto n.º 39.987, publicado no Diário do Governo I Série, n.º 285, de 22 de dezembro de 1954 (1547 – 1617)
- Decreto Regulamentar n.º 69/85, de 26 de outubro, publicado no Diário da República, Série I, n.º 247, 26 de outubro de 1985 (3557 – 3558)
- Decreto Regulamentar n.º 59/86, de 15 de outubro, publicado no Diário da República, Série I, n.º 238, de 15 de outubro de 1986 (3129 – 3130)
- DL n.º 114/94, de 3 de maio, publicado no Diário da República, Série I-A, n.º 102, de 3 de maio de 1994
- DL n.º 44/2005, de 23 de fevereiro, publicado no Diário da República, Série I-A, n.º 38, de 23 de fevereiro de 2005 (1554-1625)
- DL n.º 138/2012, de 5 de julho, publicado no Diário da República Série I, n.º 129, de 5 de julho de 2012 (3426 – 3475)
- Lei Régia de 22 de outubro de 1686 – Livro V do Desembargo do Paço, fol. 193.
- Lei n.º 72/2013, de 03 de setembro, publicado no Diário da República Série I, n.º 169, de 3 de setembro de 2012 (5446 – 5499)
- Lei 116/2015, de 28 de agosto, publicado no Diário da República, Série I, n.º 168, de 28 de agosto de 2015 (6504 – 6507)
- Portaria n.º 674/2007, de 05 de junho, publicada no Diário da República, Série I, n.º 108, de 5 de junho de 2007 (3695)
- Regulamento Sobre Circulação de Automóveis 1901, publicado no Diário do Governo n.º 231 – de 14 de Outubro (700 – 703)
- Regulamento Sobre Circulação de Automóveis 1911, publicado no Diário do Governo I Série, n.º 140, de 17 de junho de 1911 (2589 – 2591)

---

*Anexos*

---

## **ANEXO I**

### **Disposições legais**

DL n.º 114/94, de 3 de maio, revisto e republicado por: DL n.º 214/96, de 20 de novembro, DL n.º 2/98, de 03 de janeiro, Declaração de Retificação n.º 1-A/98, de 31 de janeiro, DL n.º 162/2001, de 22 de maio, Declaração de Retificação n.º 13-A/2001, de 24 de maio, DL n.º 265-A/2001, de 28 de setembro, Declaração de Retificação n.º 19-B/2001, de 29 de setembro, Lei n.º 20/2002, de 21 de agosto, pelo DL n.º 44/2005, de 23 de fevereiro, DL n.º 113/2008, de 01 de Julho; DL n.º 113/2009, de 18 de maio; Lei n.º 78/2009, de 13 de agosto, Lei n.º 46/2010, de 7 de Setembro, DL n.º 82/2011, de 20 de junho, DL n.º 138/2012, de 05 de julho, Lei n.º 72/2013, de 03 de setembro e Lei n.º 116/2015, de 28 de agosto.

## **TÍTULO II**

### ***Do trânsito de veículos e animais***

#### **SECÇÃO V**

#### ***Algumas manobras em especial***

#### **SUBSECÇÃO VI**

#### ***Paragem e estacionamento***

### **“Artigo 48.º**

#### **Como devem efetuar-se**

- 1 - Considera-se paragem a imobilização de um veículo pelo tempo estritamente necessário para a entrada ou saída de passageiros ou para breves operações de carga ou descarga, desde que o condutor esteja pronto a retomar a marcha e o faça sempre que estiver a impedir ou a dificultar a passagem de outros veículos.
- 2 - Considera-se estacionamento a imobilização de um veículo que não constitua paragem e que não seja motivada por circunstâncias próprias da circulação.
- 3 - Fora das localidades, a paragem e o estacionamento devem fazer-se fora das faixas de rodagem ou, sendo isso impossível e apenas no caso de paragem, o mais próximo possível do respetivo limite direito, paralelamente a este e no sentido da marcha.
- 4 - Dentro das localidades, a paragem e o estacionamento devem fazer-se nos locais especialmente destinados a esse efeito e pela forma indicada ou na faixa de rodagem, o mais próximo possível do respetivo limite direito, paralelamente a este e no sentido da marcha.
- 5 - Ao estacionar o veículo, o condutor deve deixar os intervalos indispensáveis à saída de outros veículos, à ocupação dos espaços vagos e ao fácil acesso aos prédios, bem como tomar as precauções indispensáveis para evitar que aquele se ponha em

movimento.

6 - Quem infringir o disposto nos n.os 4 e 5 é sancionado com coima de (euro) 30 a (euro) 150.”

### **“Artigo 49.º**

#### **Proibição de paragem ou estacionamento**

1 - É proibido parar ou estacionar:

- a) Nas rotundas, pontes, túneis, passagens de nível, passagens inferiores ou superiores e em todos os lugares de visibilidade insuficiente;
- b) A menos de 5 m para um e outro lado dos cruzamentos, entroncamentos ou rotundas, sem prejuízo do disposto na alínea e) do presente número e na alínea a) do n.º 2;
- c) A menos de 5 m para a frente e 25 m para trás dos sinais indicativos da paragem dos veículos de transporte coletivo de passageiros ou a menos de 6 m para trás daqueles sinais quando os referidos veículos transitem sobre carris;
- d) A menos de 5 m antes e nas passagens assinaladas para a travessia de peões ou de velocípedes;
- e) A menos de 20 m antes dos sinais verticais ou luminosos se a altura dos veículos, incluindo a respetiva carga, os encobrir;
- f) Nas pistas de velocípedes, nos ilhéus direcionais, nas placas centrais das rotundas, nos passeios e demais locais destinados ao trânsito de peões;
- g) Na faixa de rodagem sempre que esteja sinalizada com linha longitudinal contínua e a distância entre esta e o veículo seja inferior a 3 m.

2 - Fora das localidades, é ainda proibido:

- a) Parar ou estacionar a menos de 50 m para um e outro lado dos cruzamentos, entroncamentos, rotundas, curvas ou lombas de visibilidade reduzida;
- b) Estacionar nas faixas de rodagem;
- c) Parar na faixa de rodagem, salvo nas condições previstas no n.º 3 do artigo anterior.

3 - Quem infringir o disposto no n.º 1 é sancionado com coima de (euro) 30 a (euro) 150, salvo se se tratar de paragem ou estacionamento nas passagens de peões ou de velocípedes e nos passeios, impedindo a passagem de peões, caso em que a coima é de (euro) 60 a (euro) 300.

4 - Quem infringir o disposto no n.º 2 é sancionado com coima de (euro) 60 a (euro) 300, salvo se se tratar de estacionamento de noite nas faixas de rodagem, caso em que a coima é de (euro) 250 a (euro) 1250.”.



## **“Artigo 50.º**

### **Proibição de estacionamento**

1 - É proibido o estacionamento:

- a) Impedindo o trânsito de veículos ou obrigando à utilização da parte da faixa de rodagem destinada ao sentido contrário, conforme o trânsito se faça num ou em dois sentidos;
- b) Nas faixas de rodagem, em segunda fila, e em todos os lugares em que impeça o acesso a veículos devidamente estacionados, a saída destes ou a ocupação de lugares vagos;
- c) Nos lugares por onde se faça o acesso de pessoas ou veículos a propriedades, a parques ou a lugares de estacionamento;
- d) A menos de 10 m para um e outro lado das passagens de nível;
- e) A menos de 5 m para um e outro lado dos postos de abastecimento de combustíveis;
- f) Nos locais reservados, mediante sinalização, ao estacionamento de determinados veículos;
- g) De veículos agrícolas, máquinas industriais, reboques ou semirreboques quando não atrelados ao veículo trator, salvo nos parques de estacionamento especialmente destinados a esse efeito;
- h) Nas zonas de estacionamento de duração limitada quando não for cumprido o respetivo regulamento;
- i) De veículos ostentando qualquer informação com vista à sua transação, em parques de estacionamento.

2 - Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado com coima de (euro) 30 a (euro) 150, salvo se se tratar do disposto nas alíneas c), f) e i), casos em que a coima é de (euro) 60 a (euro) 300.”.

## **SECÇÃO X**

### ***Trânsito em certas vias ou troços***

#### **SUBSECÇÃO III**

#### ***Parques e zonas de estacionamento***

## **“Artigo 70.º**

### **Regras gerais**

1 - Nos locais da via pública especialmente destinados ao estacionamento, quando devidamente assinalados, os condutores não podem transitar ou atravessar as linhas de demarcação neles existentes para fins diversos do estacionamento.

2 - Os parques e zonas de estacionamento podem ser afetos a veículos de certas

categorias, podendo a sua utilização ser limitada no tempo ou sujeita ao pagamento de uma taxa, nos termos fixados em regulamento.

3 - Nos parques e zonas de estacionamento podem, mediante sinalização, ser reservados lugares ao estacionamento de veículos afetos ao serviço de determinadas entidades ou utilizados no transporte de pessoas com deficiência.

4 - Quem infringir o disposto no n.º 1 é sancionado com coima de (euro) 30 a (euro) 150.”.

### **“Artigo 71.º**

#### **Estacionamento proibido**

1 - Nos parques e zonas de estacionamento é proibido estacionar:

a) Veículos destinados à venda de quaisquer artigos ou a publicidade de qualquer natureza;

b) Automóveis pesados utilizados em transporte público, quando não estejam em serviço, salvo as exceções previstas em regulamentos locais;

c) Veículos de categorias diferentes daquelas a que o parque, zona ou lugar de estacionamento tenha sido exclusivamente afeto nos termos dos n.os 2 e 3 do artigo anterior;

d) Por tempo superior ao estabelecido ou sem o pagamento da taxa fixada nos termos do n.º 2 do artigo anterior.

2 - Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado com coima de:

a) (euro) 30 a (euro) 150, se se tratar do disposto nas alíneas b) e d);

b) (euro) 60 a (euro) 300, se se tratar do disposto nas alíneas a) e c).”.

## ANEXO II

*Tabela 16 - Causas dos Acidentes Rodoviários*

<b>Causa</b>	<b>% de acidentes rodoviários</b>
Fatores humanos	65
Fatores humanos e condições da via	25
Fatores humanos e condições do veículo	5
Condições da via	2
Condições do veículo	2
Fatores humanos, condições da via e condições do veículo	1
Total	100

Fonte: Wierwille et al. (2002)

## **ANEXO III**

### **Código da Estrada**

#### **TÍTULO VIII**

##### **Do processo**

#### **CAPÍTULO II**

##### **Processamento**

### **“Artigo 173.º**

#### **Garantia de cumprimento**

1 - Quando a notificação for efetuada no ato da verificação da contraordenação, o infrator deve, de imediato ou no prazo máximo de 48 horas, prestar depósito de valor igual ao mínimo da coima prevista para a contraordenação imputada.

2 - Quando o infrator for notificado da contraordenação por via postal e não pretender efetuar o pagamento voluntário imediato da coima, deve, no prazo máximo de 48 horas após a respetiva notificação, prestar depósito de valor igual ao mínimo da coima prevista para a contraordenação praticada.

3 - Os depósitos referidos nos n.ºs 1 e 2 destinam-se a garantir o pagamento da coima em que o infrator possa vir a ser condenado, sendo devolvido se não houver lugar a condenação.

4 - Se não for prestado depósito nos termos dos n.ºs 1 e 2, devem ser apreendidos provisoriamente os seguintes documentos:

- a) O título de condução, se a sanção respeitar ao condutor;
- b) O título de identificação do veículo e o título de registo de propriedade, se a sanção respeitar ao titular do documento de identificação do veículo;
- c) Todos os documentos referidos nas alíneas anteriores, se a sanção respeitar ao condutor e este for, simultaneamente, titular do documento de identificação do veículo.

5 - No caso previsto no número anterior devem ser emitidas guias de substituição dos documentos apreendidos, com validade pelo tempo julgado necessário e renováveis até à conclusão do processo, devendo os mesmos ser devolvidos ao infrator se entretanto for efetuado pagamento nos termos do artigo anterior ou depósito nos termos dos n.ºs 1 e 2.

6 - No caso de ser prestado depósito e não ser apresentada defesa dentro do prazo estipulado para o efeito, o depósito efetuado converte-se automaticamente em pagamento, com os efeitos previstos no n.º 4 do artigo anterior.”.

### **“Artigo 174.º**

#### **Infratores com sanções por cumprir**

1 - Se, em qualquer ato de fiscalização, o condutor ou o titular do documento de identificação do veículo não tiverem cumprido as sanções pecuniárias que anteriormente lhes foram aplicadas a título definitivo, o condutor deve proceder, de imediato, ao seu pagamento.

2 - Se o pagamento não for efetuado de imediato, deve proceder-se nos seguintes termos:

- a) Se a sanção respeitar ao condutor, é apreendido o título de condução;
- b) Se a sanção respeitar ao titular do documento de identificação do veículo, são apreendidos o título de identificação do veículo e o título de registo de propriedade;
- c) Se a sanção respeitar ao condutor e ele for, simultaneamente, titular do documento de identificação do veículo, são apreendidos todos os documentos referidos nas alíneas anteriores.

3 - Nos casos previstos no número anterior, a apreensão dos documentos tem caráter provisório, sendo emitidas guias de substituição dos mesmos, válidas por 15 dias.

4 - Os documentos apreendidos nos termos do número anterior são devolvidos pela entidade autuante se as quantias em dívida forem pagas naquele prazo.

5 - Se o pagamento não for efetuado no prazo referido no n.º 3, procede-se à apreensão do veículo, devendo a entidade autuante remeter os documentos apreendidos para a unidade desconcentrada da Guarda Nacional Republicana ou da Polícia de Segurança Pública da área onde foi realizada a ação de fiscalização, que asseguram, em colaboração com a ANSR, a interação presencial com os cidadãos no âmbito do processo contraordenacional rodoviário.

6 - Se não tiverem sido cumpridas as sanções acessórias de inibição de conduzir ou de apreensão do veículo, procede-se à apreensão efetiva do título de condução ou do veículo, conforme o caso, para cumprimento da respetiva sanção.

7 - O veículo apreendido responde pelo pagamento das quantias devidas.”.

## **ANEXO IV**

### **TÍTULO VII**

#### **Procedimentos de fiscalização**

##### **CAPÍTULO III**

##### **Abandono, bloqueamento e remoção de veículos**

##### **“Artigo 164.º**

##### **Bloqueamento e remoção**

1 - Podem ser removidos os veículos que se encontrem:

- a) Estacionados indevida ou abusivamente, nos termos do artigo anterior;
- b) Estacionados ou imobilizados na berma de autoestrada ou via equiparada;
- c) Estacionados ou imobilizados de modo a constituírem evidente perigo ou grave perturbação para o trânsito;
- d) Estacionados ou imobilizados em locais que, por razões de segurança, de ordem pública, de emergência ou de socorro, justifiquem a remoção.

2 - Para os efeitos do disposto na alínea c) do número anterior, considera-se que constituem evidente perigo ou grave perturbação para o trânsito os seguintes casos de estacionamento ou imobilização:

- a) Em via ou corredor de circulação reservados a transportes públicos;
- b) Em local de paragem de veículos de transporte coletivo de passageiros;
- c) Em passagem de peões ou de velocípedes sinalizada;
- d) Em cima dos passeios ou em zona reservada exclusivamente ao trânsito de utilizadores vulneráveis;
- e) Na faixa de rodagem, sem ser junto da berma ou passeio;
- f) f) Em local destinado ao acesso de veículos ou peões a propriedades, garagens ou locais de estacionamento;
- g) Em local destinado ao estacionamento de veículos de certas categorias, ao serviço de determinadas entidades ou utilizados no transporte de pessoas com deficiência;
- h) Em local afeto à paragem de veículos para operações de carga e descarga ou tomada e largada de passageiros;
- i) Impedindo o trânsito de veículos ou obrigando à utilização da parte da faixa de rodagem destinada ao sentido contrário, conforme o trânsito se faça num ou em dois sentidos;
- j) Na faixa de rodagem, em segunda fila;
- l) Em local em que impeça o acesso a outros veículos devidamente estacionados ou a saída destes;
- m) De noite, na faixa de rodagem, fora das localidades, salvo em caso de imobilização por avaria devidamente sinalizada;

n) Na faixa de rodagem de autoestrada ou via equiparada.

3 - Verificada qualquer das situações previstas nas alíneas a), b) e c) do n.º 1, as autoridades competentes para a fiscalização podem bloquear o veículo através de dispositivo adequado, impedindo a sua deslocação até que se possa proceder à remoção.

4 - Na situação prevista na alínea c) do n.º 1, no caso de não ser possível a remoção imediata, as autoridades competentes para a fiscalização devem, também, proceder à deslocação provisória do veículo para outro local, a fim de aí ser bloqueado até à remoção.

5 - O desbloqueamento do veículo só pode ser feito pelas autoridades competentes, sendo qualquer outra pessoa que o fizer sancionada com coima de (euro) 300 a (euro) 1500.

6 - Quem for titular do documento de identificação do veículo é responsável por todas as despesas ocasionadas pela remoção, sem prejuízo das sanções legais aplicáveis, ressalvando-se o direito de regresso contra o condutor.

7 - As condições e as taxas devidas pelo bloqueamento, remoção e depósito de veículos são fixadas em regulamento.

8 - As taxas são devolvidas caso não haja lugar a condenação.”.

## **ANEXO V**

### **Regulamento do Plano Diretor Municipal de Lisboa**

#### **TÍTULO IV**

#### **“Art. 89º Compensações**

1. A dispensa total ou parcial da cedência ao domínio municipal das áreas referidas no artigo anterior, com pagamento da correspondente compensação definida de acordo com regulamento municipal próprio, apenas pode ocorrer nas seguintes situações devidamente justificadas com suporte no contexto urbano:

- a. Desnecessidade de área destinada a infraestruturas por a parcela ou lote objeto da operação urbanística já estar servido pelas mesmas, nomeadamente por: Ser confinante com vias públicas pré-existentes que lhe asseguram acesso rodoviário e pedonal;
  - i. Quando a operação preveja parte do estacionamento de uso público em estrutura edificada;
  - ii. Quando o total dos lugares de estacionamento for igual ou inferior a 5 lugares;
  - iii. Quando a operação urbanística se localize em área consolidada e existam condicionamentos regulamentares ou físicos à construção do estacionamento.
- b. Não se justificar a localização de áreas destinadas a equipamento ou espaço verde público, nomeadamente por:
  - i. As respetivas funções poderem ser asseguradas por áreas de domínio público ou privadas de utilização coletiva destinadas àqueles fins já existentes na área objeto da operação urbanística;
  - ii. Inviabilidade ou inadequação das áreas destinadas àqueles fins públicos, pela reduzida dimensão ou configuração da área objeto da operação urbanística;
  - iii. Manifesta impossibilidade de uma correta inserção urbanística das áreas destinadas àqueles fins coletivos, tendo em conta as características físicas e funcionais do espaço envolvente da área objeto da operação urbanística.
- c. Cumprimento total ou parcial dos parâmetros referidos no artigo anterior em parcelas de natureza privada de uso privativo.

2. O valor das compensações é calculado sobre a diferença que se verificar entre as áreas cedidas ao Município, previstas no projeto de loteamento ou na operação urbanística com impacte relevante ou semelhante a loteamento, e as que deviam resultar



da aplicação dos parâmetros definidos nos n.º 1 e 3 do artigo anterior, nos termos previstos em regulamento municipal.



**3.** A avaliação da compensação prestada em espécie é feita nos termos do regulamento municipal das compensações urbanísticas.

**4.** Nas situações em que a operação preveja parte do estacionamento de uso público em estrutura edificada, o número de lugares de estacionamento nela previstos constituirá, no todo ou em parte, a compensação devida ao Município pela respetiva ausência de cedência de área para estacionamento, devendo o regulamento municipal a que se refere o n.º 2 definir os termos e condições em que tal compensação é aceite, designadamente se os lugares de estacionamento integram o domínio municipal ou se podem permanecer de propriedade privada e afetação a utilização pública.

**5.** As compensações constituem receita do Fundo Municipal de Urbanização.

## ANEXO VI

### Autorização Aplicação Inquérito por Questionário e Dados Estatísticos

POLÍCIA SEGURANÇA PÚBLICA INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA DIREÇÃO DE ENSINO SECRETARIA ESCOLAR		
DIREÇÃO NACIONAL PSP/DAG	Entrada nº 39968	<i>Autopago ao fundo de relação aos dados do PSP. Os dados de outros estabelecimentos não se aplicam ao presente estudo.</i>
SEÇÃO CORRESPONDÊNCIA	Data 22 DEZ. 2015 fo 3 FOS	
<p>Sua Referência: <i>serve</i></p> <p>Sua Comunicação: <i>serve</i></p> <p>Nossa Referência: 506/SECDE/2015</p> <p>Classificador: 080.10.02</p> <p>Processo: M/154176</p> <p>Data: 2015-12-14</p> <p>Assunto: PEDIDO DE COLABORAÇÃO EM TRABALHO DE DISSERTAÇÃO DE MESTRADO INTEGRADO EM CIÊNCIAS POLICIAIS</p>		
<p>1. O Curso de Mestrado Integrado em Ciências Policiais (CMICP), no 3.º ano, Estágio I, compreende a elaboração de uma dissertação/trabalho de projeto que deverá obrigatoriamente, incidir sobre um tema das áreas científicas de Ciências Policiais, Jurídicas, Ciências Sociais e Humanas e/ou Ciências de Desenvolvimento e Adaptação Motora.</p> <p>2. Neste sentido, a Aspirante a Oficial de Polícia Ana Lúcia Barracho Oliveira irá realizar o seu estudo numa daquelas áreas científicas, subordinado ao tema "A gestão do estacionamento proibido em zonas urbanas críticas da cidade de Lisboa: Da mera infração ao sentimento de impunidade", do qual é Orientador o Prof. Doutor António Leitão da Silva, Intendente da PSP.</p> <p>3. Deste modo, solicita-se a V.ª Ex.ª autorização para o acesso, por parte da aluna, aos seguintes dados:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) Dados relativos às contraordenações por infração a normas que regulam o estacionamento, registadas na cidade de Lisboa - número de contraordenações, local, norma infringida, código da infração e entidade autuante, no período de 2010 a 2015;</li><li>b) Autos levantados pelos elementos da Divisão de Trânsito, do COMETUS, entre 2010 e 2015;</li><li>c) Autos levantados pelos elementos da Polícia Municipal de Lisboa, no período de 2010 e 2015;</li></ul>		
<p> R. 1ª de Maio, nº5 - 1549-040 Lisboa - Tel.: 21381.9900 - Fax: 21361.0535 - www.icps.pt icps@icps.pt</p> <p>155073 Página 1/2</p>		

d) Autos levantados pelos elementos da Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa (EMMEL) de 2010 a 2015; e

e) Estatística relativa a autos de contraordenação por infração aos normativos do estacionamento, prescritos e arquivados no período de 2010 a 2015, bem como o motivo da prescrição/arquivamento, junto da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária.

4. Ainda, no mesmo âmbito, solicita-se a V.<sup>a</sup> Ex.<sup>a</sup> autorização para a aplicação de um inquérito, do qual se envia cópia, a elementos das seguintes instituições:

a) Polícia de Segurança Pública – elementos da Divisão de Trânsito do COMETLIS;

b) Polícia Municipal de Lisboa – elementos com competência para fiscalização de estacionamento; e

c) Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa – elementos com competência para fiscalização do estacionamento.

5. A necessidade da obtenção destes dados prende-se com o facto de vir a constituir um capítulo essencial à elaboração da dissertação, sustentando todo o trabalho de investigação realizado.

6. Mais se informa V.<sup>a</sup> Ex.<sup>a</sup> que a Aspirante a Oficial de Polícia Ana Oliveira se compromete ao dever de confidencialidade e anonimato, relativamente aos dados recolhidos, fora do âmbito do seu trabalho académico.

O Diretor

  
Pedro José Lopes Clemente  
Superintendente-Chefe



R. 17 de Maio, 13 - 1349-040 Lisboa - Tel.: 213433500 Fax: 213510535 - www.ocpi.pt |

ocpi@ocpi.pt

135573  
Página 2/2

---

*Apêndices*

---

## APÊNDICE I

### Notas de Fim

<sup>i</sup> Devê-lo-ão pelo menos ser, motivo pelo qual é obrigatória a publicidade da produção legislativa por parte dos órgãos de soberania, nos termos do art. 119º da CRP, em Diário da República e, por parte dos municípios em Editais, boletins municipais, jornais regionais ou na página eletrónica do município, nos termos da Lei das Autarquias Locais (Lei nº 169/99, de 18 de Setembro, alterada pela Lei nº 5-A/2002, de 11 de Janeiro, retificada pela Declaração de Rectificação nº 4/2002, de 6 de Fevereiro e pela Declaração de Rectificação nº 9/2002, de 5 de Março, alterada pela Lei nº 67/2007, de 31 de Dezembro, pela Lei Orgânica nº 1/2011, de 30 de Novembro e pela Lei nº 75/2013, de 12 de Setembro) e do Regime Geral das Taxas das Autarquias Locais (Lei nº 53-E/2006, de 29 de Dezembro, alterada pela Lei nº 64-A/2008, de 31 de Dezembro e pela Lei nº 117/2009, de 29 de Dezembro).

<sup>ii</sup> Segundo Eiró (2008): necessidade, alteridade, imperatividade, coercibilidade e exterioridade.

<sup>iii</sup> No que à presente investigação importa, a aplicação das sanções cabe aos tribunais (órgãos de soberania conforme estipulado no art. 110º da CRP), os quais são competentes para aplicação de sanções penais e acessórias, cíveis, contraordenacionais quando o infrator não cumpre voluntariamente a sanção aplicada administrativamente e para decidirem sobre recursos interpostos no âmbito de processos contraordenacionais; às autoridades administrativas, no que às sanções previstas no CE respeita, a ANSR competente para aplicação de sanções acessórias de inibição de condução e de apreensão de veículos nos termos do art. 147º do CE e para apreciação das impugnações aos Autos de Contraordenação elaborados pelas autoridades policiais bem como para aplicação das coimas a título definitivo quando não forem aquelas liquidadas voluntariamente; e às autoridades policiais tais como GNR, PSP, PM e autoridades ou agentes de fiscalização da EMEL<sup>iii</sup>, competentes para fiscalização do cumprimento das disposições constantes do CE e legislação complementar bem como para levantamento dos Autos de Contraordenação respeitantes às infrações detetadas.

<sup>iv</sup> Podemos ter sanções preventivas, punitivas, compulsórias, reconstitutivas e compensatórias, sendo que a aplicação de um tipo de sanção não implica a impossibilidade de aplicação de outro tipo de sanção (Ribeiro e Gomes, 1996; Eiró, 2008; Silva, 2012). Aliás, não é estranho que uma sanção tenha simultaneamente carácter preventivo e punitivo, como se verifica, por exemplo, no CP e no CE (Ribeiro e Gomes, 1996), ou que a sanção punitiva e a compulsória coexistam (Eiró, 2008, pág. 49).

<sup>v</sup> Vide também art. s 291º - *Condução perigosa de veículo rodoviário* e 292º do CP – *Condução de veículo me estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas*.

<sup>vi</sup> Principalmente quando se trata de condução sob efeito de álcool ou em estado de embriaguez. A investigação em causa sugere ainda que, à medida que o período de inibição de condução se vai aproximando do fim (tomando como referência inibição de menos de três meses a mais de um ano), o número de condutores que são detetados a cometer infrações à legislação rodoviária, vai aumentando significativamente.

<sup>vii</sup> A título de curiosidade, entre 1886 (entrada em vigor do Código Penal) e 1892, registaram-se 1900 detenções por embriaguez em Lisboa. Segundo Vaz (2014), a embriaguez era então considerada socialmente inadequada, motivo pelo qual não pode deixar de nos espantar que a condução em estado de embriaguez não fosse então tipificada como infração.

<sup>viii</sup> Poderia todavia prestar caução, o que garantiria que a viatura não ficava apreendida.

<sup>ix</sup> Vide Anexo III.

<sup>x</sup> Apesar de esta possibilidade estar prevista desde 2005, apenas foi possível aplicar no ano de 2014, altura em que o SCOT passou a permitir aceder às sanções por cumprir.

<sup>xi</sup> Vide Anexo I.

<sup>xii</sup> Vide Anexo II.

<sup>xiii</sup> Conversão realizada de acordo com o valor médio do dólar para o ano de 2011, com base nos dados disponíveis em <http://www.x-rates.com/average/?from=USD&to=EUR&amount=1&year=2011>, a 22 de janeiro de 2016.

<sup>xiv</sup> Vide Apêndice II.

<sup>xv</sup> À semelhança da teoria original, associam à dissuasão geral a experiência indireta com a punição e a evasão à punição e a dissuasão específica com a experiência direta com a punição e a evasão à punição.

<sup>xvi</sup> Na esteira de Tavares, Mendes e Costa (2008) é negável que, mais que efectuar alterações legislativas, é necessário que os órgãos legislativos nacionais criem condições para que os utentes das vias sintam que as infrações às normas rodoviárias são, efetivamente, sancionadas, nomeadamente simplificando o circuito – fiscalização – deteção – punição.

<sup>xvii</sup> De acordo com o preâmbulo da Portaria 214/2014, de 16 de outubro, “*sistema de informação de suporte aos processos de fiscalização de trânsito e de gestão de contraordenações (...) que permite uma otimização e automatização do processo, a agilização da tramitação processual e a consequente redução dos recursos afetos ao tratamento administrativo das contraordenações*”.

<sup>xviii</sup> Dispositivos que permitem imobilizar veículos que se encontrem irregularmente estacionados, bloqueando os pneus e impedindo que os mesmos possam iniciar marcha. Existem bloqueadores para veículos ligeiros, pesados e motociclos. Existem bloqueadores para veículos ligeiros, pesados e motociclos.

---

<sup>xix</sup> Vide Anexo IV.

<sup>xx</sup> De prancha ou de gancho, permitem rebocar a viatura em infração para os parques de cada uma das entidades. Existem reboques para veículos ligeiros e pesados.

<sup>xxi</sup> Nas zonas tarifadas vermelhas, sendo o valor das coimas inferior para as zonas amarelas e para as zonas verdes.

<sup>xxii</sup> Para verificação dos meios de que cada entidade dispõe, vide Apêndice III.

<sup>xxiii</sup> Tinha, no ano de 2013, uma extensão de 1.070 km, de acordo com Leitão, Botelho, Soares e Rodrigues, 2014), o que permite verificar o aumento significativo da rede viária em pouco mais de 2 anos.

<sup>xxiv</sup> IC15-A5/ N6; IC19-A37/ N117; IC22; IC1-A8; IP1-A1/ IC2-A30; Ponte 25 de Abril e Ponte Vasco da Gama.

<sup>xxv</sup> O procedimento por contraordenação extingue-se decorridos que sejam 2 anos sobre a prática da contraordenação nos termos do art. 188º, nº 1, do CE ou, havendo decisão administrativa, dois anos após o carácter definitivo da decisão, a qual, nos termos dos art.s 189º, e 182º, nº 1, al. a), do CE tem lugar 15 dias úteis após o infrator ter tomado conhecimento da decisão).

<sup>xxvi</sup> Para dados mais desenvolvidos, vide Apêndice IV.

<sup>xxvii</sup> Cerca de 112.300 gratuitos e 40.700 tarifados.

<sup>xxviii</sup> Cerca de 50.800 lugares.

<sup>xxix</sup> Num total de 18.700 lugares.

<sup>xxx</sup> Total de 109.600 lugares.

<sup>xxxi</sup> As principais causas apontadas são o risco de ser detetado e autuado pela infração por estacionamento irregular (em passeadeiras ou passeios) ser inferior ao risco de ser detetado em zona de estacionamento tarifado não tendo pago a tarifa, a distância do estacionamento ao destino, o comodismo e a falta de civismo pois é mais cómodo estacionar irregularmente na via do que estacionar, por exemplo, numa garagem (CML, 2005).

<sup>xxxii</sup> Segundo o autor, o custo de cada lugar de estacionamento para o município é consideravelmente superior ao rendimento que obtém por cada lugar. A isto acresce o facto de apenas uma fração dos lugares disponíveis serem tarifados, o que encoraja os cidadãos a preferirem a utilização das suas viaturas particulares nas deslocações diárias, pois os custos que teriam com o estacionamento acabam por ser transferidos para os contribuintes. Taxar o estacionamento poderia pois ser uma forma de encorajar a utilização de transportes públicos com os consequentes impactos positivos para o meio-ambiente (Merriman, 2016; Shoup, 1997), para a diminuição do congestionamento de tráfego e, de forma geral, para a saúde e segurança dos habitantes, residentes e visitantes das cidades.

<sup>xxxiii</sup> Vide Anexo V.

<sup>xxxiv</sup> Atualmente, o PDML obriga a que no caso de edifícios para habitação coletiva, por fogo com tipologia inferior a T3 e dependendo da zona de construção, seja assegurado, no mínimo, entre 0,7 a 1 lugar de estacionamento no interior do edifício e, por fogo com tipologia a partir de T3 ou com superfície de pavimento a partir de 150 m<sup>2</sup> no mínimo entre 1 a 1,5 lugares de estacionamento consoante as zonas da cidade (art. 75º e Anexo X do PDML). No caso de loteamentos, acresce a obrigatoriedade de assegurar, além do exposto, entre 0,00 e 0,60 lugares de estacionamento na via pública, sendo estes integrados no domínio público (art.76º, nºs 1, 3 e 4 e Anexo XI do PDML), todavia, a legislação abre portas à transferência desta responsabilidade.

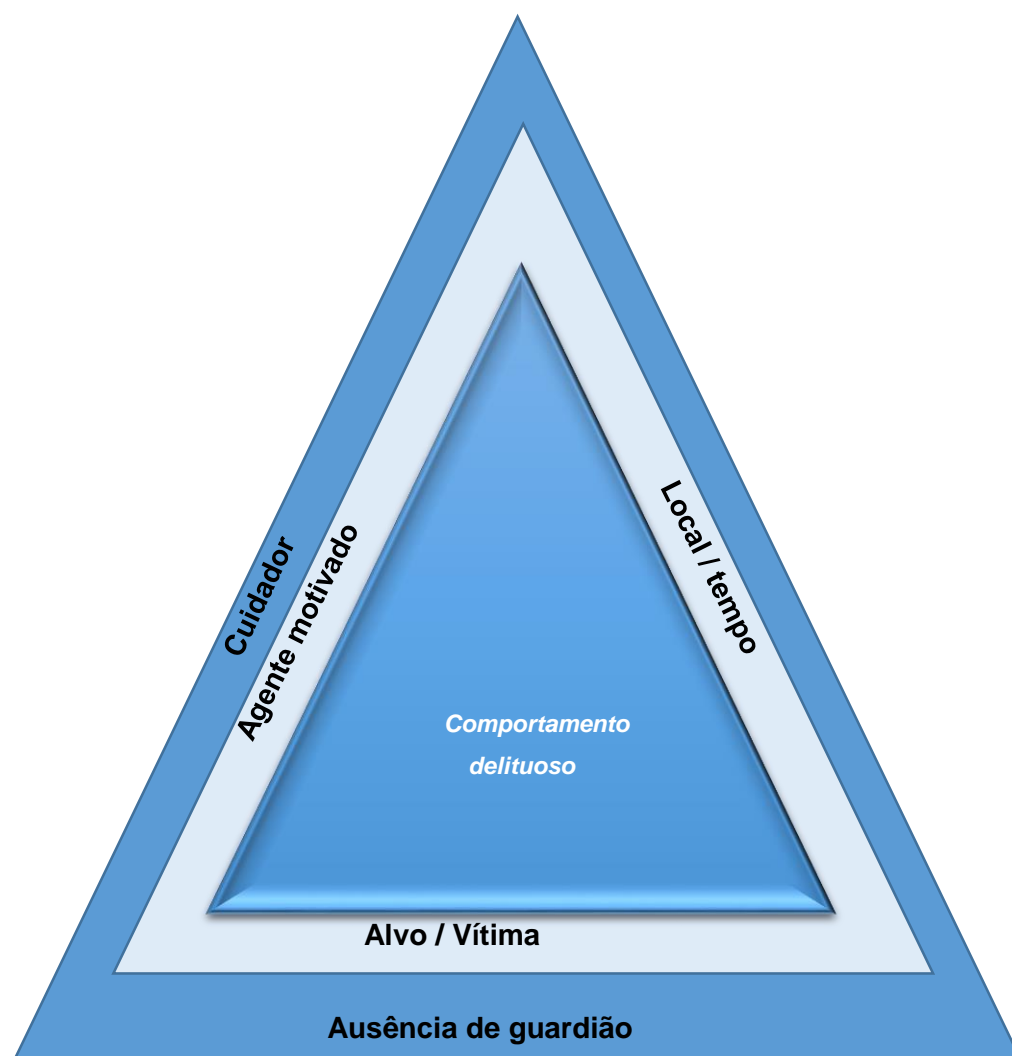
<sup>xxxv</sup> O ano de 2015 contou com cento e quatro (104) dias de fim de semana seis (6) feriados durante a semana, o que reduziu os dias de trabalho dos elementos da EMEL a duzentos e cinquenta e cinco (255). Assim, e considerando que num volume significativo de infrações é necessário proceder ao bloqueio ou mesmo à remoção dos veículos, considerámos que nas artérias muito críticas registar-se-iam dez ou mais infrações diárias, nas zonas críticas cinco ou mais infrações diárias e nas zonas moderadas 2 ou mais infrações diárias.

<sup>xxxvi</sup> Vide Anexo VI.

<sup>xxxvii</sup> Vide Apêndice VII.



## APÊNDICE II



*Ilustração 1 - Triângulo do Crime*

Fonte: Elaboração própria com base em informação retirada de <http://www.popcenter.org/learning/60steps/index.cfm?stepNum=8>

### APÊNDICE III

Tabela 17 - Meios ao dispor de cada entidade

Entidade	Meios humanos	Veículos ligeiros	Motociclos	Reboques	Bloqueadores	Parques (Reboque de viaturas)	Polícia em Movimento
DT <sup>#</sup>	239	18	67	10	221	2	10
PML	35	4	25	7 <sup>x</sup>	96 <sup>\$</sup>	1	4
EMEL	216	55	19	8 <sup>*</sup>	400	1	N.A.
Total	490	77	111	25	717	4	14

Fonte: Elaboração própria com dados obtidos junto das entidades.

\*Quatro reboques próprios, 4 reboques em *outsourcing* com pagamento de mensalidade.

# Os meios ao dispor da DT são utilizados na fiscalização e regularização de Trânsito no seu todo, não estando, na sua maioria, especificamente afetos a uma função determinada. Exceção feita aos bloqueadores que se destinam ao bloqueio de veículos que se encontrem irregularmente estacionados e aos equipamentos “Polícia em Movimento”, que se encontram atualmente afetos à fiscalização de velocidade (radares).

<sup>x</sup> 2 dos quais são gruas para reboque de veículos pesados

<sup>\$</sup> Destes, 8 são para pesados e 16 para motos.



## APÊNDICE IV

*Tabela 18 - Autos registados no SIGA no período de 2010 a 2015 (nível nacional)*

<b>Infração</b>	<b>Legislação</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
154048	art. 48º do CE	16 312	24 209	35 678	19 521	98 905	28 288
154049	art. 49º do CE	42 681	63 862	74 788	51 969	24 621	41 323
154050	art. 50º do CE	38 585	57 555	54 970	45 718	23 826	39 672
154071	art. 71º do CE	38 538	88 113	193 063	122 247	42 168	49 189
1550240111	art. 24º do RST - Sinal C5	2 721	3 548	4 965	4 699	4 414	4 205
1550240112	art. 24º do RST - Sinal C6	25 116	40 017	62 113	36 567	38 555	28 886
<b>Totais/ano</b>		<b>163 953</b>	<b>277 304</b>	<b>425 577</b>	<b>280 721</b>	<b>232 489</b>	<b>191 563</b>
						<b>Total</b>	<b>1 571 607</b>

(Fonte: ANSR)

*Tabela 19 - Autos prescritos no SIGA no período de 2010 a 2015 (nível nacional)*

<b>Infração</b>	<b>Legislação</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
154048	art. 48º do CE	2 694	5 208	12 406	2 476	700	443
154049	art. 49º do CE	4 796	8 481	18 356	6 925	1 778	847
154050	art. 50º do CE	4 555	6 788	11 247	6 591	1 656	1 267
154071	art. 71º do CE	11 890	28 591	77 185	21 469	4 747	2 924
1550240111	art. 24º do RST - Sinal C5			4 281 693	2 363 400	1 110 798	350 571
1550240112	art. 24º do RST - Sinal C6			77 180 766	22 271 106	5 104 944	2 958 189
<b>Totais/ano</b>		<b>23 935</b>	<b>49 068</b>	<b>81 581 653</b>	<b>24 671 967</b>	<b>6 224 623</b>	<b>3 314 241</b>
						<b>Total</b>	<b>115 865 487</b>

(Fonte: ANSR)

Importa recordar que a ANSR recebe informação dos Autos levantados pelas diferentes entidades com competência para tal, quer informaticamente através do SCOT (PSP e GNR, nos termos do Despacho n.º 19080/2008, de 17 de Julho e polícias municipais, empresas públicas municipais de gestão de estacionamento e Municípios que ao mesmo tenham aderido nos termos da Portaria n.º 254/2013, de 26 de Abril), quer em suporte físico. Uma vez recebidos, os mesmos terão que ser registados no SIGA, através do qual tramitará o processo contraordenacional. Tal significa que no sistema poderão não ter sido registados todos os Autos efetivamente levantados.

Mais, de acordo com o regime legal vigente na legislação rodoviária à data, as prescrições, quer do procedimento, quer da coima, verificavam-se decorridos dois anos após o cometimento da contraordenação sem que tivesse sido possível assegurar que a coima tenha sido liquidada, pelo que as prescrições indicadas na Tabela 18 dirão respeito a autos levantados e registados entre 2008 e 2013. O regime atualmente em vigor

aparenta ser mais eficaz, todavia, é necessário verificar a sua adequação e forma de implementação para perceber se existe verdadeira eficácia/eficiência.

## APÊNDICE V

*Tabela 20 - Registo de Infrações às normas estacionamento (Fonte: OPERA - EMEL)*

Artéria	Infrações	Artéria	Infrações
Rua Castilho	4618	Rua Dona Estefânia	1095
Av. 5 de Outubro	4300	Avenida de Brasília	1073
Av. Estados Unidos da América	3641	Av. Visconde de Valmor	1068
Campo Grande	3378	Avenida Marechal Craveiro Lopes	1055
Av. República	3149	Rua João Saraiva	1051
Avenida da Liberdade	3063	Rua Manuel da Silva Leal	1033
Rua Rodrigo da Fonseca	3048	Rua de Entrecampos	1005
Avenida Sidónio Pais	2897	Rua Barata Salgueiro	998
Rua Ana Castro Osório	2793	Rua Mouzinho da Silveira	992
Av. António Augusto Aguiar	2621	Rua Professor António Flores	971
Avenida José Malhoa	2483	Rua Viriato	971
Av. Rio de Janeiro	2446	Rua Aprigio Mafra	966
Av. Defensores de Chaves	2304	Rua das Taipas	961
Praça do Duque de Saldanha	2242	Av. Brasil	959
Av. Roma	2137	Avenida Infante Santo	956
Av. António José de Almeida	2104	Praça de Alvalade	946
Avenida Columbano Bordalo Pinheiro	2062	Avenida Eng. Duarte Pacheco	940
Rua Soeiro Pereira Gomes	1853	Praça Marechal Humberto Delgado	934
Av. Elias Garcia A44	1852	Avenida Conselheiro Fernando de Sousa	930
Rua General Firmino Miguel	1852	Rua Marquês de Fronteira	922
Avenida do Índico	1807	Av. João Crisóstomo	914
Avenida Prof. Gama Pinto	1667	Rua António Patrício	913
Avenida Casal Ribeiro	1591	Rua Delfim de Brito Guimarães	888
Rua Pinheiro Chagas	1556	Rua Filipe Folque	880
Rua Silva Carvalho	1472	Rua de Santa Marta	873
Avenida Óscar Monteiro Torres	1353	Avenida Sacadura Cabral	853
Rua Artilharia Um	1350	Rua Ivone Silva	847
Rua António Pedro	1340	Rua Silva e Albuquerque	844
Campo Mártires da Pátria	1284	Praça da Alegria	837
Avenida Prof. Egas Moniz	1224	Rua da Mesquita	829
Avenida Dom João II	1208	Av. Miguel Bombarda	820
Avenida Guerra Junqueiro	1205	Alameda Edgar Cardoso	818
Av. Duque D Ávila	1203	Rua Conde de Sabugosa	815
Rua Abílio Mendes	1197	Avenida Marquês de Tomar	810
Av. Barbosa du Bocage	1191	Avenida do Pacífico	785
Alameda Dom Afonso Henriques	1179	Avenida Frei Miguel Contreiras	779
Rua Rodrigues Sampaio	1157	Rua Dr. Almeida Amaral	773
Avenida da Igreja	1144	Rua Alexandre Herculano	768
Praça Nuno Rodrigues dos Santos	1131	Av. Duque de Loulé	763
Av. 24 de Julho	1104	Avenida Ressano Garcia	761

Rua do Centro Cultural	759	Rua Ramalho Ortigão	603
Rua Fialho de Almeida	749	Rua Guiomar Torresão	600
Rua Carlos Mardel	746	Calçada de Santo António	599
Av. Manuel da Maia	737	Calçada de Santo António	599
Impasse á Rua Artilharia Um	736	Rua Coronel Bento Roma	599
Rua Abranches Ferrão	732	Avenida de Paris	598
Rua Tomás Ribeiro	718	Rua das Picoas	596
Rua Dom João V	715	Rua Acácio de Paiva	594
R. da Beneficência	714	Rua Maria Brown	591
Rua Dom Pedro V	712	Rua Professor Lima Basto	584
Largo do Leão	709	Avenida Luís Bívar	580
Praça José Fontana	709	Rua Xavier de Araújo	569
Rua Saraiva de Carvalho	708	Rua do Salitre	560
Rua Marquesa de Alorna	699	Rua Sampaio E Pina	557
Av. Praia da Vitória	696	Rua Aboím Ascensão	554
Avenida Padre Manuel da Nóbrega	692	Rua Coelho da Rocha	554
Avenida Santos Dumont	688	Rua Latino Coelho	550
Rua Ferreira Borges	687	Avenida João XXI	538
Rua Interior à Alameda da Universidade	686	Rua Dom Francisco Manuel de Melo	529
Rua Pascoal de Melo	685	Rua José Estevão	527
Avenida Rovisco Pais	684	Rua Jorge Ferreira Vasconcelos	523
Rua Sousa Martins	681	Rua do Caribe	517
Rua Martens Ferrão	675	Rua Actor António Silva	508
Rua Brito Aranha	674	Rua Infante Dom Pedro	507
Rua Duque de Palmela	673	Avenida de Madrid	504
Rua de Santa Bárbara	661	Alameda dos Oceanos	499
Rua Gomes Freire	658	Rua das Musas	499
Rua Lagares de El-Rei	653	Rua Eugénio Dos Santos	498
Rua Nova do Almada	652	Rua Campolide	495
Praça do Príncipe Real	642	Rua Rosa Araújo	491
Largo de São Sebastião da Pedreira	638	Rua Flores do Lima	490
Passeio do Báltico	637	Rua Fernão Lopes	485
Rua José Duro	637	Rua Luís Augusto Palmeirim	485
Rua do Sol ao Rato	633	Rua Almeida e Sousa	484
Rua Pedro Nunes	632	Rua Marquês de Sá da Bandeira	478
Rua Passos Manuel	631	Rua Visconde de Santarém	475
Rua Luciano Cordeiro	629	Alameda da Universidade	470
Rua Francisco Lyon de Castro	628	Rua do Mar Vermelho	469
Rua Branca Edmee Marques	625	Rua Andrade Corvo	468
Rua Virgílio Correia	619	Rua Dona Filipa de Vilhena	465
Av. Almirante Reis	615	Avenida Álvares Cabral	463
Rua Bernardim Ribeiro	605	Rua Aviador Plácido de Abreu	457

Rua Augusto Gil	454	Avenida São João de Deus	358
Avenida do Mediterrâneo	453	Rua da Escola Politécnica	356
Rua Ferreira Lapa	449	Rua de São Filipe Néri	356
Rua Eng. Vieira da Silva	446	Rua Gorgel do Amaral	356
Rua Gonçalves Crespo	443	Rua das Amoreiras	354
Rua Infantaria 16	443	Praça de Espanha	349
Rua Visconde Seabra	443	Av. Combatentes	347
Rua Tierno Galvan	440	Rua Frei Amador Arrais	347
Rua Frei Tomé de Jesus	437	Rua Moçambique	345
Rua de São Bento	435	Largo Frei Heitor Pinto	343
Jardim Fernando Pessa	434	Impasse à Av. Conselheiro Fernando Sousa	341
Rua Azevedo Neves	434	Rua Ataíde	340
Praça Afonso de Albuquerque	431	Rua do Cabo	338
Av. Lusíada	421	Av. Berna	335
Rua Gustavo Matos Sequeira	421	Rua João de Deus Ramos	334
Passeio do Cantábrio	419	Avenida Fontes Pereira de Melo	333
Rua Nova dos Mercadores	418	Largo Machado de Assis	333
Rua dos Anjos	416	Rua António Ferreira	331
Rua Odette de Saint-Maurice	415	Rua Dr. António Cândido	331
Rua Marques da Silva (este)	414	Rua Dr. João Soares	331
Largo Hintze Ribeiro	405	Rua Actor Taborda	329
Rua do Mar do Norte	404	Rua Marquês de Suberra	327
Praça Ilha Do Faial	402	Rua do Museu da Artilharia	324
Rua Arroios (zona 009)	398	Rua Alfredo Cortês	320
Praça das Amoreiras	397	Rua Francisco Ribeiro	316
Rua de O Século	396	Rua do Polo Norte	315
Rua Padre António Vieira	395	Rua Sociedade Farmacêutica	313
Rua Oliveira Martins	393	Avenida da Boa Esperança	312
Rua de Ponta Delgada	391	Rua Bernardo Lima	311
Rua Dom Luis de Noronha	388	Largo de Santos	310
Rua Sanches Coelho	388	Rua António Maria Cardoso	309
Rua Camilo Castelo Branco	386	Rua de S. Bernardo	307
Largo da Academia Nacional de Belas Artes	385	Rua Professora Teresa Ambrósio	306
Rua Dr. António Martins	381	Rua Carvalho Araújo	304
Rua Cidade de Rabat	379	Parques Laterais da Igreja São João de Deus	303
Rua de São Marçal	378	Praça João do Rio	303
Rua Actor Vale	375	Rua Arco do Cego	303
Rua Luisa Todi	374	Rua Alexandre Braga	301
Rua Maria Amália Vaz de Carvalho	374	Campo Pequeno	299
Estrada da Luz	372	Rua Manuel Bento de Sousa	298
Rua Actor Tasso	370	Rua Dr. Gama Barros	297
Rua Julieta Ferrão	370	Rua de Santa Catarina	296
Rua Luz de Almeida	370	Rua Sousa Lopes	295
Rua Almirante Barroso	369	Rua Dom Luís I	293
Rua Abílio Lopes Do Rego	290	Rua Domingos Sequeira	236

Rua Brás Pacheco	289	Rua da Madalena	234
Rua de São Ciro	289	Rua do Andaluz	233
Rua Diogo Bernardes	288	Rua Francisco Metrass	232
Rua Antero de Figueiredo	287	Rua Maria Veleda	230
Rua Alfredo Mesquita	286	Rua João Anastácio Rosa	228
Rua Dr. Nicolau de Bettencourt (zona 010)	286	Rua Cidade da Horta	227
Rua Jorge Castilho	286	Rua João de Freitas Branco	224
Rua Tenente Espanca	281	Alameda de Santo António dos Capuchos	223
Rua da Alegria	279	Rua Correia Teles	223
Estrada do Poço do Chão	276	Impasse à Rua Presidente Wilson	221
Rua Azedo Gneco	274	Rua Francisco Gentil Martins	218
Rua do Bojador	273	Rua Presidente Wilson	215
Rua António Enes	272	Impasse à Rua António Patrício	214
Avenida Conde de Valbom	271	Rua de Belém	211
Rua António Aniceto Monteiro	271	Rua do Vale de Pereiro	211
Rua Júlio César Machado	266	Rua João Villaret	209
Rua José D Esaguy	264	Rua David de Sousa	208
Rua Pereira Sousa	264	Rua Ladislau Piçarra	206
Rua Alves Redol	262	Av. D. Carlos I	204
Rua Barão de Sabrosa	261	Rua Comandante Cousteau	203
Rua Eça de Queiroz	261	Rua dos Açores	203
Rua Dr. Júlio Dantas	260	Praça Afonso do Paço	200
Rua Rosa Damasceno	260	Alameda Cardeal Cerejeira	199
Rua Vitor Cordon	259	Calçada da Patriarcal	199
Praça de Londres	257	Rua do Polo Sul	199
Rua Ivens	256	Rua Mário Gomes Páscoa	199
Praça Cosme Damião	255	Rua do Instituto Industrial	198
Rua Chaby Pinheiro	255	Rua Ricardo Espírito Santo	198
Rua dos Fanqueiros	252	Azinhaga da Fonte do Louro	197
Rua José Carlos dos Santos	252	Largo Francisco Smith	195
Avenida Afonso Costa	250	Rua da Mãe D Água	194
Largo das Palmeiras	249	Rua Professor Sousa da Câmara	194
Rua Abade Faria	247	Rua São Tomás de Aquino	194
Rua 4 de Infantaria	246	Rua Nova da Trindade	192
Rua Tomás Da Anunciação	244	Praça Dom Luis I	191
Avenida António Serpa	242	Rua Egas Moniz	191
Rua Laura Alves	242	Rua Jerónimo Corte-real	191
Avenida Poeta Mistral	241	Rua Padre Luís Aparício	190
Rua de São Sebastião da Pedreira	241	Rua Paul Choffat	190
Rua Cidade de Bucareste	240	Rua Cardeal Mercier	189
Praça da Estrela	238		

Rua de Santo Amaro	188	Rua Marquês do Soveral	157
Rua Borges Carneiro	187	Rua dos Argonautas	156
Rua Frei Francisco Foreiro	187	Rua Álvaro Coutinho	155
Rua Augusto Machado	185	Rua Edison	155
Rua de João Penha	183	Rua Helena Félix	155
Avenida do México	181	Rua Coronel Marques Leitão	154
Largo do Rilvas	181	Rua Carlos Alberto da Mota Pinto	151
Rua Pedro Monjardino	181	Rua Pedro e Inês	151
Rua Dr. Eduardo Neves	180	Rua de São Mamede	150
Rua José Falcão (este)	180	Rua Serpa Pinto	150
Rua do Mar da China	178	Av. Miguel Torga	149
Rua Domingos Monteiro	177	Largo Mendonça e Costa	149
Largo João Vaz	176	Rua Cidade de Liverpool	149
Paço da Rainha	176	Rua Henrique Alves	149
Rua Alves Torgo	176	Rua José Farinha	149
Rua da Quintinha	176	Rua dos Duques de Bragança	148
Avenida das Forças Armadas	175	Rua Quirino da Fonseca	148
Rua da Imprensa à Estrela	175	Rua Saudade	148
Rua Eng. Fernando Vicente Mendes	171	Rua da Escola do Exército	147
Rua Zaire	171	Rua Tenente Ferreira Durão	145
Largo do Mitelo	170	Calçada das Necessidades	143
Praça Pasteur	170	Rua Eduardo Brazão	143
Rua da Bempostinha	170	Rua General Garcia Rosado	143
Rua Reis Gomes	170	Rua da Glória	141
Rua Cecílio de Sousa	169	Rua da Ilha Terceira	141
Rua Dr. António Granjo	166	Rua Alberto Sousa	139
Rua de São Bernardo (zona 034)	165	Rua Ernesto de Vasconcelos	139
Rua de São Francisco de Sales	165	Rua Adelaide Cabete	138
Rua Augusto Dos Santos	163	Rua dos Sapateiros	137
Rua Lucinda Simões	163	Rua General Pimenta de Castro	137
Rua do Arco a São Mamede	162	Rua da Academia das Ciências	135
Rua dos Douradores	162	Rua de São João Nepomuceno	135
Rua João Chagas	161	Costa Castelo	133
Rua Palmira	161	Rua da Conceição da Glória	132
Rua Públia Hortênsia de Castro	161	Rua de São Julião	132
Largo Professor Arnaldo Sampaio	160	Avenida Marconi	131
Calçada Arroios	159	Rua Dr. Bastos Gonçalves	131
Praça São João Bosco	159	Rua Ângela Pinto	130
Rua Rebelo da Silva	159	Rua dos Navegantes	130
Rua Lucinda do Carmo	158	Rua da Palmeira	128
Largo dos Lóios	157	Rua das Barracas	127
Rua Jorge Afonso	157	Largo do Pote de Água	126

Praça das Águas Livres	126	Praça Nuno Gonçalves	109
Avenida Madame Curie	125	Rua Cidade de Manchester	109
Rua Basílio Teles	125	Impasse à Rua Silva e Albuquerque	108
Rua Campo de Ourique	125	Rua Actor António Cardoso	108
Rua Guilherme de Faria	125	Imp. à Av. dos Estados Unidos da América	107
Avenida Alvaro Pais	124	Pátio do Tijolo	107
Rua da Emenda	124	Rua Actriz Virginia	106
Rua do Alecrim	124	Rua Pedro Ivo	106
Rua Carlos Reis	123	Praça da Ribeira Nova	105
Rua Jacinta Marto	122	Rua da Guiné	105
Rua Bulhão Pato	121	Parque do Palácio da Justiça	104
Rua Eduardo Viana	121	Rua da Padaria	104
Boqueirão do Duro	120	Avenida de Berlim	103
Rua da Arrábida	119	Rua dos Cruzados	103
Rua de Moscovide	119	Rua Ricardo Jorge	102
Rua Dom Dinis (O Lavrador)	119	Rua Andrade	101
Rua Guilhermina Suggia	119	Praça das Flores	100
Rua Padre Francisco	119	Rua António Andrade	100
Rua da Cruz Vermelha	118	Rua Canto da Maya	100
Rua de São Joaquim	118	Rua de Santa Isabel	100
Rua de São Pedro de Alcântara	118	Largo de Santa Bárbara	99
Rua Carlos José Barreiros	117	Praça Francisco Sá Carneiro	98
Rua da Imprensa Nacional	117	Rua de Buenos Aires	98
Rua de Santo António da Glória	117	Largo do Andaluz	97
Rua do Crucifixo	117	Rua do Arco do Chafariz das Terras	97
Rua Eduardo Coelho	117	Rua do Zambeze	97
Rua Ferreira da Silva	117	Rua Marquês da Fronteira	97
Rua João Pereira da Rosa	116	Rua Custódio Vieira	96
Largo do Terreiro do Trigo	115	Rua Francisco Andrade	96
Rua Cervantes	115	Rua Veloso Salgado	96
Rua Embaixador Teixeira Sampaio	115	Impasse à Rua Doutor Júlio Dantas	95
Rua Nova de São Mamede	115	Regueirão dos Anjos	94
Rua da Ribeira Nova	114	Rua da Moeda	94
Rua das Galés	114	Calçada Eng. Miguel Pais	93
Impasse à Av. Guerra Junqueiro	113	Rua Maria Ulrich	93
Praça de São Paulo	113	Rua José Ricardo	92
Rua Francisco Holanda	113	Rua Moura Girão	92
Rua Manuel Jesus Coelho	113	Alto do Penalva	91
Rua Costa Goodolfim	112	Calçada do Conde de Penafiel	91
Rua de Sant Ana à Lapa	112	Rua do Patrocínio	110
Rua António Ramalho	110	Impasse à Lateral Poente do Campo Grande	91



Rua da Nau Catrineta	110	Rua Sinais de Fogo	91
Rua Xavier Cordeiro	91	Calçada Conde Pombeiro	76
Rua Angola	90	Rua João de Menezes	76
Beco de Estêvão Pinto	89	Rua do Funchal	74
Largo do Museu de Artilharia	89	Praça das Novas Nações	73
Rua Luz Soriano	89	Praça Gonçalo Trancoso	73
Calçada Bento da Rocha Cabral	88	Largo das Necessidades	72
Rua da Misericórdia	88	Impasse à Rua João de Deus Ramos	70
Rua dos Caetanos	88	Rua Joaquim Costa	70
Rua José Pinheiro Melo	88	Rua Maestro Pedro de Freitas Branco	70
Impasse à Rua Conde de Sabugosa	87	Rua Marquês de Ponte de Lima	70
Rua de Santo António à Estrela	87	Rua Diogo de Macedo	69
Rua Nogueira E Sousa	87	Rua Morais Soares	69
Avenida do Colégio Militar	86	Avenida Magalhães Lima	68
Rua Alberto Osório de Castro	86	Rua Alfredo Roque Gameiro	68
Rua do Terreiro do Trigo	86	Rua de São Paulo	68
Rua Vitor Hugo	86	Rua do Jasmin	68
Rua Actor Alves da Costa	85	Rua Finisterra	68
Rua Coronel Ribeiro Viana	85	Rua Marcelino de Mesquita	68
Rua Dr. Silva Teles	85	Avenida Prof. Anibal Bettencourt	67
Rua Forno do Tijolo	85	Calçada do Correio Velho	67
Rua Bacelar E Silva	84	Rua das Necessidades	67
Rua Reinaldo Ferreira	84	Rua da Lapa	66
Rua Teixeira Pascoais	84	Rua Edith Cavell	66
Rua Dom Alberto Bramão	84	Avenida Júlio Dinis	65
Rua Fernando Pedroso	83	Largo Jean Monet	65
Rua Isidoro Viana	83	Rua Cristóvão Falcão	65
Avenida Recíproca	83	Rua do Noronha	65
Rua Luís Derouet	82	Impasse ao Largo Dr. António Viana	64
Rua Afonso Lopes Vieira	82	Largo Barão de Quintela	64
Rua Capitão Henrique Galvão	81	Rua Agostinho Lourenço	64
Rua da Bela Vista à Lapa	81	Rua da Cruz dos Poiais	64
Rua de São Boaventura	81	Rua António Pereira Carrilho	63
Rua Francisco Ferrer	81	Rua de Santiago	63
Rua Carlos da Maia	81	Rua General Farinha Beirão	63
Rua do Mindelo	80	Beco do Petinguim	62
Rua dos Aventureiros	80	Praça Afrânio Peixoto	62
Rua do Cais de Santarém	80	Rua Bernardo de Passos	62
Largo Conde Pombeiro	79	Rua Francisco Sanches	62
Largo da Oliveirinha	78	Rua do Cais do Tojo	61
Rua Chagas	77	Rua Actor João Rosa	60
Rua do Jardim do Tabaco	77	Rua Cidade de Cardiff	60
Rua da Escola de Medicina Veterinária	60	Rua de Dom Dinis	45
Rua Flores	60	Rua Armando Cortez	44
Rua Capitão Ramires	59	Rua da Atalaia	44

Rua Dr. Luis de Almeida e Albuquerque	59	Rua Menina do Mar	44
Rua Fernão Alvares do Oriente	59	Campo das Cebolas	43
Rua Angra do Heroísmo	58	Largo Azeredo Perdigão	43
Rua Cristóvão Figueiredo	58	Rua Actor Joaquim de Almeida	43
Rua da Cruz da Carreira	58	Rua do Instituto Dona Amélia	43
Rua Veríssimo Sarmento	58	Azinhaga da Fonte	42
Parque da Piscina do Areeiro	57	Rua da Boavista	42
Rua Constantino Fernandes	57	Rua Manuela Porto	42
Rua Interior à Cidade Universitária	56	Rua Aquiles Monteverde	41
Calçada do Marquês de Tancos	55	Rua Gomes da Silva	41
Estrada das Laranjeiras	55	Calçada de Salvador Correia de Sá	40
Impasse à Rua Cervantes	55	Rua Falcão Trigo	40
Rua de São Jorge	55	Rua Ruben António Leitão	40
Rua Luciano Freire	55	Rua Cavaleiro de Oliveira	39
Rua da Trindade	54	Rua de São Tomé	39
Rua de São Nicolau	54	Rua do Barão	39
Rua do Monte Olivete	53	Rua do Kuanza	39
Rua Eiffel	53	Rua Frei Carlos	39
Calçada Estrela	52	Rua Gomes Leal	39
Largo Trindade Coelho	52	Travessa dos inglesinhos	39
Rua do Garrido	52	Largo Monterroio de Mascarenhas	38
Rua Dom António Ferreira Gomes	51	Rua Correia Garção	38
Rua dos Remolares	51	Rua dos Prazeres	38
Rua José Acúrcio das Neves	51	Calçada do Ferragial	36
Rua José Sarmento	51	Largo do Conde Barão	36
Rua Manuel Bernardes	51	Rua Almirante Afonso Cerqueira	36
Rua S. Caetano	51	Praça Andrade de Caminha	35
Boqueirão da Ponte da Lama	50	Rua Professor Branco Rodrigues	35
Rua Sampaio Bruno	49	Avenida do Atlântico	34
Rua da Ilha do Pico	48	Av. Infante Dom Henrique	34
Rua Heróis de Quionga	48	Cais da Lingueta	34
Rua das Gáveas	47	Largo de São Martinho	34
Rua José Gomes Ferreira	47	Largo do Corpo Santo	34
Rua Luís Fernandes	47	Largo do Picadeiro	34
Rua Alferes Malheiro	46	Rua Arnaldo Gama	34
Rua D. Francisco de Sousa Coutinho	46	Rua Eugénio de Castro Rodrigues	34
Rua do Poço dos Negros	46	Largo Cabeço da Bola	33
Rua Ilha de S. Tomé	46	Rua Cândido Guerreiro	33
Rua Newton	46	Rua Ilha Príncipe	33
Rua Stuart de Carvalhais	46	Largo Dr. António Viana	32

Rua Carlos Mayer	45	Rua Luís Pinto Moitinho	20
Largo Ribeiro Cristino	32	Rua Cardoso De Oliveira	19
Rua Almirante Pessanha	32	Rua Possidónio da Silva	19
Rua dos Bacalhoeiros	32	Rua Tenente Raúl Cascais	19
Avenida Fernando Pessoa	31	Rua do Teixeira	18
Estrada de Benfica	31	Passeio de Ulisses	17
Largo da Sé	30	Rua das Salgadeiras	17
Rua do Norte	30	Rua do Sol a Santa Catarina	17
Rua Caetano Alberto	29	Rua Eduardo Malta	17
Rua da Estrela	29	Rua Tomás Borba	17
Rua Desidério Beça	29	Passeio das Musas	16
Largo de Jesus	28	Rua do Adeus Português	16
Rua de São João da Praça	28	Rua Portugal Durão	16
Rua do Corpo Santo	28	Rua Vilhena Barbosa	16
Rua do Ferragial	27	Avenida Ulisses	15
Rua do Fogo de Santelmo	27	Rua da Assunção	15
Praça Olegário Mariano	26	Rua das Adelas	14
Rua Professor Gomes Teixeira	26	Rua do Trombeta	14
Calçada do Sacramento	25	Rua dos Correeiros	14
Largo da Trindade	25	Rua Dom António Francisco Marques	13
Rua do Grémio Lusitano	25	Travessa da Boa-Hora	13
Rua Escola do Exército	25	Alameda do Parque Eduardo VII	12
Rua das Olarias	24	Largo Fernandes Costa	12
Largo Dona Estefânia	23	Rua Paiva de Andrade	11
Rua Carlos Testa	23	Rua da Alfandega	10
Rua Sylvio Rebelo	23	Rua do Vigário	10
Cais do Sodré	22	Rua Eduardo Fernandes	10
Cruzes da Sé	22	Rua Lopes de Mendonça	10
Impasse à Rua Ramalho Ortigão	22	Alto de São Francisco	9
Largo do Carmo	22	Rua da Condessa	9
Rua Barbosa Colen	22	Rua Particular à Rua Sebastião Saraiva Lima	9
Rua Braamcamp	22	Travessa da Arrochela	9
Rua dos Ferreiros à Estrela	22	Calçada do Forte	8
Rua Moniz Barreto	22	Largo de São Cristóvão	8
Rua Venceslau de Moraes	22	Largo da Rosa	7
Calçada do Carmo	21	Largo do Contador Mor	7
Rua da Horta Seca	21	Rua das Parreiras	7
Rua das Bússolas	21	Rua do Chão da Feira	7
Rua Jangada de Pedra	21	Rua dos Ferreiros a Santa Catarina	7
Largo da Atafona	20	Rua Gaivotas em Terra	7
Rua Casimiro Freire	20	Rua Joshua Benoliel	7
Rua da Penha de França	20	Rua Nova do Loureiro	7
Rua Luís Pinto Moitinho	20	Rua Sebastião Saraiva Lima	7

*A gestão do estacionamento irregular em zonas urbanas críticas da cidade de Lisboa:*

*Da mera infração ao sentimento de impunidade*

Impasse à Rua Coronel Ribeiro Viana	6	Rua dos Cegos	3
Rua de Augusto Rosa	6	Avenida Miguel Bombarda	2
Rua Febo Moniz	6	Beco dos Apóstolos	2
Rua Maria Andrade	6	Beco dos Três Engenhos	2
Arr. entre R. Fernando Pedroso e Av. Magalhães Lima	5	Calçada de São Francisco	2
Largo de São Carlos	5	Calçada do Menino Deus	2
Largo Rafael Bordalo Pinheiro	5	Escadinhas da Saúde	2
Praça do Chile	5	Imp. à Av. Columbano Bordalo Pinheiro	2
Rua Bartolomeu de Gusmão	5	Largo do Chão do Loureiro	2
Rua Capelo	5	Largo Rodrigues de Freitas	2
Rua da Páscoa	5	Parque Roma Laterais	2
Rua da Prata	5	Poço do Borratem	2
Rua Domingos Rebelo	5	Praça da Figueira	2
Rua Eng. Canto Resende	5	Rua Afonso de Albuquerque	2
Rua Nova do Carvalho	5	Rua de São Cristovão	2
Arr. entre Av. Gago Coutinho e Rua Pe. M. Nobrega	4	Rua Francisco Tomás da Costa	2
Avenida Santa Joana Princesa	4	Autoparque Areeiro	1
Largo de São João Nepomuceno	4	Av. Almirante Gago Coutinho	1
Largo do Calhariz	4	Avenida Marechal Teixeira Rebelo	1
Largo do Chiado	4	Beco Maria Luisa	1
Praça Dom Pedro IV	4	Boqueirão dos Ferreiros	1
Rua da Rosa	4	Calçada da Estrela	1
Rua de Infantaria 16	4	Calçada de Arroios	1
Rua Fernandes Tomás	4	Largo de São Domingos	1
Avenida Manuel da Maia	3	Largo de São Julião	1
Beco da Ricarda	3	Largo do Chafariz de Dentro	1
Beco de Santa Helena	3	Largo do Limoeiro	1
Beco do Belo	3	Parque da Álvaro Pais, arruamento 1	1
Beco do Vigário	3	Passeio dos Aventureiros	1
Largo da Boa Hora	3	Pátio Afonso de Albuquerque	1
Largo de Santo António da Sé	3	Rua Augusta	1
Largo de São Mamede	3	Rua Cabeço da Bola	1
Largo de São Miguel	3	Rua Cais das Naus	1
Largo do Rato	3	Rua Cintura do Porto de Lisboa	1
Largo José Luís Champalimaud	3	Rua da Guia	1
Parque do Campo Grande, arruamento 1	3	Rua das Escolas Gerais	1
Pátio Caetano de Carvalho	3	Rua do Arco do Marquês do Alegrete	1
Rua da Barroca	3	Rua do Instituto Virgílio Machado	1
Rua da Silva	3	Rua Domingos dos Reis Quita	1
Rua de Arroios	3	Rua dos Baldaques	1
Rua do Limoeiro	3	Rua dos Cordoeiros	1
Rua do Milagre de Santo António	3	Rua Joaquim António de Aguiar	1





*A gestão do estacionamento irregular em zonas urbanas críticas da cidade de Lisboa:  
Da mera infração ao sentimento de impunidade*



+ de 2550 autuações/ano
 entre 1275 e 2549 autuações/ano
 entre 765 e 1274 autuações/ano

*Figura 3 - Av. António Augusto Aguiar, Praça Duque de Saldanha e artérias envolventes*

Fonte: Google Earth, EMEL (elaboração própria)



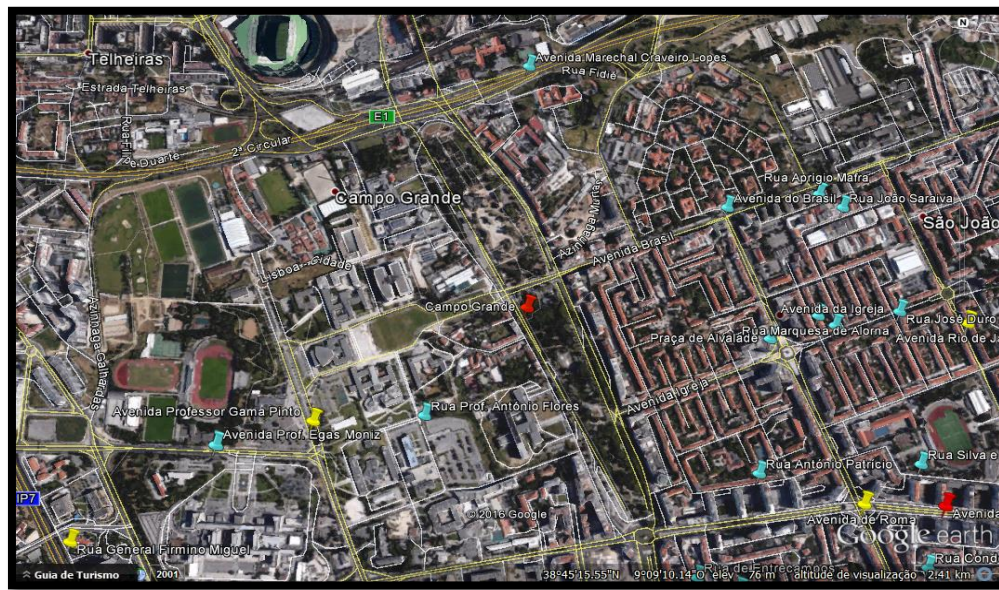
+ de 2550 autuações/ano
 entre 1275 e 2549 autuações/ano
 entre 765 e 1274 autuações/ano

*Figura 4 - Av. da República, Av. 5 de Outubro e artérias envolventes*

Fonte: Google Earth, EMEL (elaboração própria)



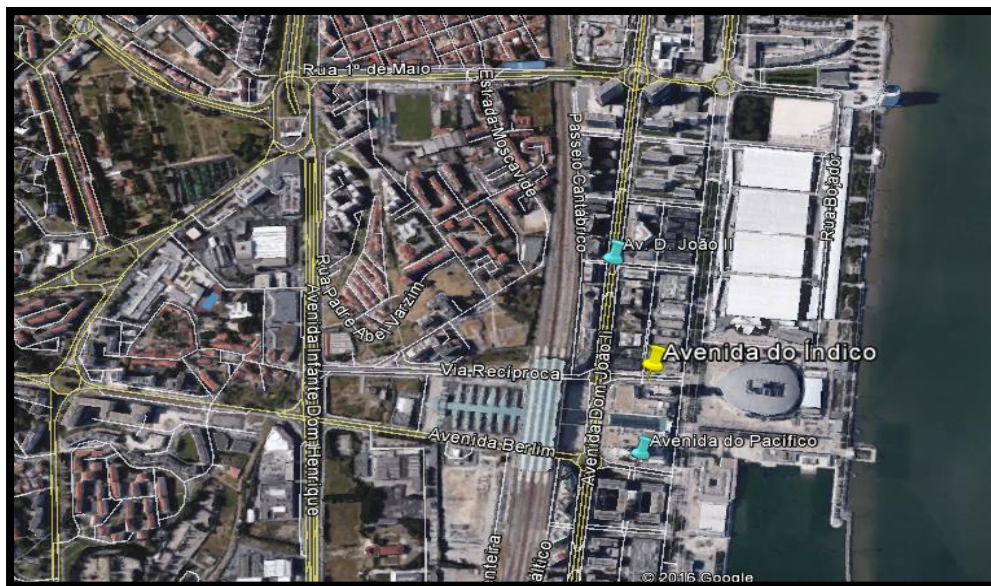
*A gestão do estacionamento irregular em zonas urbanas críticas da cidade de Lisboa:  
Da mera infração ao sentimento de impunidade*



+ de 2550 autuações/ano    entre 1275 e 2549 autuações/ano    entre 765 e 1274 autuações/ano

*Figura 5 - Campo Grande, Av. da Igreja, Av. Prof. Gama Pinto e artérias envolventes*

Fonte: Google Earth, EMEL (elaboração própria)



+ de 2550 autuações/ano    entre 1275 e 2549 autuações/ano    entre 765 e 1274 autuações/ano

*Figura 6 - Av. do Índico e artérias envolventes*

Fonte: Google Earth, EMEL (elaboração própria)

## APÊNDICE VII

Tabela 21 - Cotação do Questionário

Dimensões	Afirmações
Motivos	
<b>ImpactoUrbanismo</b>	<p>1.Os lugares de estacionamento disponíveis são escassos.</p> <p>2.Os lugares de estacionamento disponíveis são pagos.</p> <p>3.A insuficiência/ineficácia de sinalização rodoviária propicia o estacionamento irregular.</p>
<b>AusênciaFiscalização</b>	<p>4.A fiscalização do estacionamento é insuficiente.</p> <p>28.A falta de meios materiais e humanos das entidades com competência para fiscalizar estacionamento contribuem para a incerteza da sanção.</p>
<b>Impunidade</b>	<p>11.Os condutores têm consciência que ao estacionarem irregularmente perturbam a circulação rodoviária.</p> <p>17.Os condutores sabem que se tiverem um talão de autuação no para-brisas não são autuados novamente.</p> <p>18.Os condutores sabem que sendo sancionados, se impugnarem dificilmente chegam a pagar a coima.</p> <p>22.Os condutores sabem que muitas contraordenações prescrevem.</p> <p>24.Os condutores que sucessivamente veem prescritas/perdoadas as coimas que lhes são aplicadas, voltam a infringir.</p> <p>25.Os condutores acreditam que se o estacionamento irregular não é sancionado, não se justifica que cumpram as normas.</p> <p>26.Os condutores que estacionam irregularmente perante um elemento de fiscalização, não sendo sancionados, continuarão a fazê-lo.</p> <p>27.O sentimento de impunidade é uma realidade entre os condutores lisboetas.</p> <p>29.A demora do processamento das contraordenações e a sua prescrição ajudam a que os condutores se sintam impunes.</p> <p>30.Os condutores sabem que não são sancionados.</p>
<b>IncertezaSanção</b>	<p>21.Os condutores optam pelo estacionamento irregular por saberem que a probabilidade de serem autuados é baixa.</p>
<b>AceitaçãoSocial</b>	<p>10.Os condutores consideram que estacionar irregularmente é normal.</p> <p>12.Os condutores consideram que estacionar em cima do passeio é aceitável.</p> <p>13.Os condutores consideram que estacionar em cima das passadeiras é aceitável.</p>
<b>DesvalorizaçãoSanção</b>	<p>14.Os condutores mesmo que a sua viatura seja bloqueada voltam a estacionar irregularmente.</p> <p>15.Os condutores mesmo que a sua viatura seja rebocada voltam a estacionar irregularmente.</p> <p>16.O valor das coimas é irrelevante.</p> <p>20.Os condutores consideram que infrações às normas de estacionamento são infrações menores quando comparadas com outras.</p>
<b>Comodidade</b>	<p>5.Há condutores que estacionam irregularmente por distração.</p> <p>6. Estacionar perto do local de destino é mais cómodo.</p>



	<p>7.Os condutores têm falta de tempo para procurar estacionamento regular.</p> <p>8.Os condutores consideram que estacionar o veículo por períodos curtos não justifica a procura de estacionamento regular.</p> <p>9.Os condutores consideram que a sua comodidade está acima da dos outros utentes da via.</p>
<b>CertezaPunição</b>	<p>19.A certeza que serão autuados leva a que os condutores optem menos pelo estacionamento irregular.</p> <p>23.Os condutores que são autuados, não voltam a estacionar irregularmente.</p>
Dimensões	Afirmações
	Experiência de interação
<b>Constatação</b>	<p>1.Ver viaturas mal estacionadas com lugares de estacionamento vagos por perto.</p> <p>3.Ver condutores a retirarem o talão da autuação de outra viatura e a colocarem na deles.</p> <p>4.Ver condutores rasgarem o talão da autuação que é deixado no para-brisas.</p> <p>8.Detetar mais do que uma vez a mesma viatura estacionada irregularmente.</p>
<b>Interação Pacífica</b>	<p>2.Pedirem para estacionar irregularmente a viatura por 5 minutos e demoraram muito mais.</p>
<b>InteracaoConfronto</b>	<p>5.Ser confrontado verbalmente por condutores por os ter autuado e considerarem que a autuação era injusta (“porquê eu e não o outro”).</p> <p>6.Ser insultado por condutores por os ter autuado.</p> <p>7.Ser agredido por condutores por os ter autuado.</p>
<b>Atuacao</b>	<p>9.Atuar mais do que uma vez a mesma viatura por se encontrar estacionada irregularmente.</p> <p>10.Atuar uma viatura irregularmente estacionada logo que a deteto.</p>
<b>SentimentoImpotencia</b>	<p>11.Deixar de atuar viaturas mal estacionadas por não ter tempo de as atuar todas.</p> <p>12.Sentir que precisava de mais do que as 24h do dia para atuar todas as viaturas que detetei irregularmente estacionadas.</p>
Dimensões	Afirmações
	Medidas
<b>Fiscalização</b>	<p>2.Fiscalização frequente</p> <p>3.Bloqueio de veículos.</p> <p>4.Reboque de veículos.</p>
<b>Processo</b>	<p>1.Aplicação célere de coimas</p> <p>5.Efetiva sanção do estacionamento irregular.</p>
<b>Urbanismo</b>	<p>6.Aumento do número de parques/zonas de estacionamento pagos.</p> <p>7.Aumento do número de parques/zonas de estacionamento não pagos.</p>
Dimensões	Afirmações
	Tipologia de Condutores
<b>Idade</b>	<p>1.São os jovens quem mais estaciona irregularmente.</p> <p>2.São os idosos quem mais estaciona irregularmente.</p>
<b>Género</b>	<p>3.São as mulheres quem mais estaciona irregularmente.</p> <p>4.São os homens quem mais estaciona irregularmente.</p>
<b>Condição Socioeconómica</b>	<p>5.São os proprietários de viaturas de luxo quem mais estaciona irregularmente.</p>

## APÊNDICE VIII

*Tabela 22 - Estatística Descritiva da Idade e Anos no serviço de fiscalização de Trânsito*

	<b>Idade</b>	<b>Anos neste serviço</b>
<b>Média</b>	38,85	11,10
<b>Moda</b>	35; 40	1
<b>Desvio Padrão</b>	8,007	8,026
<b>Mínimo</b>	23	1
<b>Máximo</b>	58	34

*Tabela 23 - Frequência dos Tipos de Fiscalização*

<b>Tipo de fiscalização</b>	<b>Iniciativa Própria</b>	<b>Programada</b>	<b>Por denúncia</b>
<b>Frequência</b>	<b>(%)</b>	<b>(%)</b>	<b>(%)</b>
<b>Poucas vezes por ano</b>	10,8	15,9	11,1
<b>Algumas vezes por ano</b>	8,7	15,9	27,5
<b>Algumas vezes por mês</b>	11,1	27,5	35,6
<b>Algumas vezes por semana</b>	19,2	21,0	16,5
<b>Todos os dias</b>	50,3	19,8	9,3
<b>Total</b>	100	100,0	100,0

## APÊNDICE IX

Tabela 24 - Número e Tipo de Autuações

	Estacionamento		Excesso Velocidade		Inspeção		Telemóvel		Outra	
	F	(%)	F	(%)	F	(%)	F	(%)	F	(%)
<b>Não</b>	87	26,0	99	29,6	194	58,1	192	57,5	184	55,1
<b>Sim</b>	111	33,2	99	29,6	4	1,2	6	1,8	14	4,2
<b>Sem autuação</b>	136	40,7	136	40,7	136	40,7	136	40,7	136	40,7
<b>Total</b>	334	100,0	334	100,0	334	100,0	334	100,0	334	100,0

Tabela 25 - Outras Autuações

Outras autuações	Frequência	(%)
Álcool	3	21,4
Falta de cinto segurança	4	28,6
Utilização indevida corredor BUS	1	7,1
Desrespeito da distância de segurança	1	7,1
Falta de documentação	1	7,1
Trânsito proibido	1	7,1
Desrespeito linha contínua	1	7,1
Não sinalização mudança de direção	1	7,1
Utilização indevida das luzes de nevoeiro	1	7,1
<b>Total</b>	<b>14</b>	<b>100,0</b>

Tabela 26 - Pagamento das coimas

Pagamento	Frequência	(%)
Sim	157	46,9
Sim, mas impugnei	22	6,6
Não	5	1,5
Não e impugnei	15	4,5
Não se aplica	136	40,6
<b>Total</b>	<b>335</b>	<b>100,0</b>

## APÊNDICE X

*Tabela 27 - Correlações dimensões Urbanismo, Ausência de fiscalização, Impunidade, Incerteza da Sanção, Aceitação Social, Desvalorização da sanção, Comodidade, Certeza da punição, Sentimento de Impunidade, Estacionamento Irregular*

	Urbanismo	Ausência de Fiscalização	Impunidade	Incerteza da Sanção	Aceitação Social	Desvalorização da Sanção	Comodidade	Certeza da Punição	Sentimento de Impunidade	Estacionamento Irregular
Urbanismo										
Ausência de Fiscalização	,235**									
Impunidade	,136*	,580**								
Incerteza da Sanção	-,016	,449**	,495**							
Aceitação Social	,117*	,324**	,481**	,368**						
Desvalorização da Sanção	,144**	,358**	,423**	,353**	,442**					
Comodidade	,329**	,228**	,265**	,115*	,386**	,261**				
Certeza da Punição	,056	-,002	-,004	,096	-,089	-,153**	-,159**			
Sentimento de Impunidade	,136*	,718**	,750**	,723**	,696**	,682**	,355**	-,269**		
Estacionamento Irregular	,376**	,708**	,723**	,641**	,695**	,665**	,555**	-,251**	,955**	

*Tabela 28 - Correlação dimensões Constatação, Interação Pacífica, Interação Confronto, Atuação, Sentimento de Impotência*

	Constatação	Interação Pacífica	Interação Confronto	Atuação	Sentimento de impotência
Constatação					
Interação Pacífica	,551**				
Interação Confronto	,722**	,429**			
Atuação	,680**	,325**	,613**		
Sentimento de Impotência	,197**	,256**	,124*	,089	

*Tabela 29 - Correlação dimensões Eficácia Urbanismo, Eficácia Fiscalização, Eficácia Processo, Eficácia Sistema de Processamento*

	Eficácia Urbanismo	Eficácia Fiscalização	Eficácia Processo	Eficácia Sistema de Processamento
Eficácia Urbanismo				
Eficácia Fiscalização	,363**			
Eficácia Processo	,292**	,685**		
Eficácia Sistema de Processamento	,353**	,900**	,934**	

*Tabela 30 - Correlação Idade, Género, Condição Socioeconómica*

	Idade	Género	Condição Socioeconómica
Idade			
Género	,517**		
Condição Socioeconómica	,405**	,444**	

## APÊNDICE XI

*Tabela 31 - Ser agredido por condutores por os ter autuado*

	<b>Frequência</b>	<b>(%)</b>	<b>(%) válida</b>
Nunca	242	72,0	74,7
Algumas vezes por ano	51	15,2	15,7
Algumas vezes por mês	15	4,5	4,6
Algumas vezes por semana	8	2,4	2,5
Todos os dias	8	2,4	2,5
Total	324	96,4	100,0
Não responde	12	3,6	
<b>Total</b>	<b>336</b>	<b>100,0</b>	